

O aeródromo de Florianópolis (Coleção Museu Air France).

# FLORIANÓPOLIS:

## Um planeta visitado pelo autor do Pequeno Príncipe

POR MÔNICA CRISTINA CORRÊA

Colaboração na edição brasileira: Maria Tereza de Queiroz Piacentini e Víctor Emmanuel Carlson

*Doutora em Literatura Comparada Brasil-França pela Universidade de São Paulo, Mônica Cristina Corrêa é tradutora, entre outras, das obras de Saint-Exupéry, historiadora e pesquisadora. Presidente da AMAB (Associação e Memória da Aéropostale no Brasil), ela representa oficialmente a Sucessão Saint-Exupéry e a Fundação Antoine de Saint-Exupéry para a Juventude no estado de Santa Catarina, no Brasil. (Este dossiê foi traduzido integralmente da revista francesa ICARE n. 265, matéria de capa, sob autorização especial dos editores. Nenhuma reprodução do presente artigo é permitida. O material pode ser citado com as devidas fontes.)*



Associação Memória da Aéropostale no Brasil

O “personagem-narrador-piloto” da obra-prima de Antoine de Saint-Exupéry, *O Pequeno Príncipe*, publicada em 1943, nos informa no primeiro capítulo do livro: “Voei um pouco por todo canto do mundo”. Escusa dizer que essa declaração é autobiográfica, mas a leitura de uma obra cujo gênero não é preciso (próximo a um conto filosófico) nos permite imaginar esse piloto em terras longínquas.

Ao fornecer uma ideia vaga de seu percurso, o piloto-escritor apela à imaginação do leitor. Ao mesmo tempo, se esse comentário for ligado à vida do autor, ressaltam fatos reais, já que ele foi piloto da lendária empresa de correio aéreo, as Linhas Aéreas Latécoère, que em abril de 1927 se tornou a Compagnie Générale Aéropostale (CGA), depois que Marcel Bouilloux-Lafont comprou 95% de suas ações. Esses dois elementos entrelaçados – o imaginário e o real – serão a base sobre a qual a história dos voos e passagens do “poeta da aviação” será contada “em todo canto”.

Saint-Exupéry foi diretor de operações da Aeroposta Argentina (empresa afiliada da Aéropostale) em Buenos Aires do final de 1929 ao início de 1931. O piloto chegou à América do Sul em 12 de outubro de 1929 e foi recebido por seus companheiros Marcel Reine, Henri Guillaumet e Jean Mermoz, que faziam a rota Natal-Buenos Aires. Foi quando

ele escreve *Voo Noturno*, um livro de grande sucesso que lhe rendeu o Prêmio Femina; e descobriu “o grande sul”, isto é, a Patagônia. Nessa época suas funções o levaram ao Brasil até o Rio de Janeiro, o que incluía pelo menos cinco das onze escalas implantadas pelo novo chefe da empresa ao longo da costa do país. Partindo de Buenos Aires, e depois de Montevideu no Uruguai, as escalas brasileiras até o Rio eram: Pelotas, Porto Alegre, Florianópolis e Santos.

Embora o Brasil não fosse o local de sua residência na América do Sul – Saint-Exupéry morava em Buenos Aires –, ele fez paradas pelo país, às vezes rapidamente, entre uma escala e outra, mas suas passagens foram importantes para que ele permanecesse na memória local; ele se tornou, aliás, uma lenda autóctone.

Sua biógrafa americana, Stacy de la Bruyère, dá várias pistas sobre a frequência de voos de Saint-Exupéry durante esse período:

*Ele provavelmente voou mais naqueles quinze meses na Argentina do que durante toda a sua vida.<sup>1</sup>*

1. Stacy de La Bruyère : *Saint-Exupéry – Une vie à contre-courant*. Trad. em inglês de Françoise Bouillot et Dominique Lablanche. Albin Michel, 1994, p.188.



Pierre-Georges Latécoère em Buenos Aires em 4 de janeiro de 1927 (Diário La Razón, citado por: Archivo General de la Nación, Buenos Aires, em “*Deley et Vachet, Piliers de la Ligne*” e “*Latécoère Bouilloux-Lafont, duel sur le tapis vert*”, Bernard Bacqué - Editions Latérales).

Un vaillant pilote Paul Vachet, qui,  
avec l'héroïque Almoracid, et Franville, Jean  
Mermoz, Enderlin, Flamme, Négin, Delannay,  
Cottelat, Depecker, Barbier et tant d'autres héros,  
victimes du devoir, m'a, le premier, et le plus  
puissamment secondé dans la création de la  
glorieuse Aéropostale,  
au service de la France.

Rio Janeiro, Janvier  
1939

qui a succombé de même  
Affectueux hommage  
M. Bouilloux-Lafont



Homenagem de Marcel Bouilloux-Lafont a seus pilotos em janeiro de 1939 (Arquivos Paul Vachet, cit. por Jack Mary).



Mais adiante:

*Mas, acima de tudo, e até a exaustão, Saint-Exupéry voava.*<sup>2</sup>

Sem dizer exatamente onde, ela acrescenta:

*Saint-Exupéry teve que aterrissar em praias estreitas cercadas por florestas impenetráveis.*<sup>3</sup>

Esse tipo de paisagem é abundante e até mesmo típica no Brasil. Curtis Cate, outro biógrafo, explicou em 1973:

*Para escapar do escritório, Saint-Exupéry usava o mínimo pretexto para levar ele mesmo o correio.*<sup>4</sup>

Portanto, imagina-se que suas “escapadas” o levaram a privilegiar lugares e encontros com pessoas locais e que nada disso foi transcrito. De qualquer forma, aquele foi um dos melhores períodos da vida e da carreira de Saint-Exupéry: ele voava muito, escrevia, inaugurava novas linhas aéreas, se aventurava e estava cercado por seus companheiros. Tudo isso lhe proporcionou uma real substância enquanto homem e fecundou sua literatura. Como escreveu mais tarde em *Piloto de Guerra*, publicado em 1942: “Todo dever nos faz desabrochar”.

Que lembranças, sentimentos e impressões o Brasil das décadas de 1920 e 1930 e seu vasto território com aspecto de um gigante adormecido lhe teriam deixado? É preciso ler o próprio piloto-escritor para se ter uma ideia. Após seu retorno à França em 1931, ao escrever o texto de uma palestra, Saint-Exupéry expressou as fortes impressões que a experiência sul-americana lhe havia inspirado:

*Então voltei da América do Sul e um belo dia decolei de Casablanca para Dacar. Depois de oito dias dessa existência, percebi, sem entender muito bem, que estava tudo acabado, que eu teria que reencontrar minha juventude alhures, pois nem a Maurítânia nem o Senegal me podiam devolvê-la. A rota não me ‘pegava’ mais.*

*Aos poucos, fui entendendo o motivo. De retorno da América do Sul, onde me misturei aos costumes do Brasil e da Patagônia, aos problemas locais e aos mil ‘elementos’ de outras famílias humanas, eu não conseguia mais aceitar tão facilmente como absolutas*

*as histórias dos meus mouros sob suas tendas (...).*<sup>5</sup>

Ainda que seja verdade que Saint-Exupéry não nos deixou praticamente nada sobre suas impressões pessoais do Brasil, esse pequeno trecho, retirado dos escombros em 2007, nos dá a entender o “peso” dessa experiência para ele. O Brasil é mencionado antes mesmo da Patagônia, sua principal área de atuação. O escritor coloca os costumes e problemas do Brasil e da Argentina em pé de igualdade, sem mencionar as diferenças ou nuances, como se tivesse conhecido os dois países com a mesma profundidade. Os “mil elementos de outras famílias humanas” incluem, portanto, os brasileiros, as paradas em vilas de pescadores e as evasões na costa ainda selvagem do país tropical. Para saber mais, é preciso buscar na tradição oral de lugares remotos do Brasil, ouvir as memórias ou ecos das vozes de testemunhas, bem como os escritos de outros funcionários da Aéropostale. Os jornais brasileiros da época escreveram sobre o fato, e o cruzamento dos depoimentos orais com as linhas publicadas na imprensa e em memórias fornece as peças de um mosaico pouco conhecido que nem por isso são menos relevantes para a biografia do autor e para o seu legado literário.

Embora as passagens de Saint-Exupéry pelo Brasil possam ter sido efêmeras, a imagem do piloto-escritor deixou marcas indeléveis na memória das pessoas, as quais se transformaram em lendas locais. E vale lembrar que não se tratava ainda da celebridade do *Pequeno Príncipe*. Se, como noutros lugares, a obra-prima de Saint-Exupéry continua a ser muito vendida, o fato de ele ter sido piloto da Aéropostale permanece pouco conhecido do grande público no Brasil.

As Linhas Aéreas Latécoère, depois Aéropostale já vão se tornando uma velha história: 2025 é o centenário do primeiro raide de três aviões do Rio de Janeiro para Buenos Aires, financiado pelo visionário industrial Pierre-Georges Latécoère em 14 e 15 de janeiro de 1925. Todos aqueles que testemunharam essa aventura já se foram, mas não sem deixar relatos extraordinários do que viram e a quem conheceram... Ao ouvir seus descendentes, mergulha-se numa verdadeira narrativa literária, à qual não faltam reviravoltas, eventos que tangem o fabuloso, lágrimas e risos, anedotas e, no meio de toda essa poesia, a irrefutável verdade histórica.

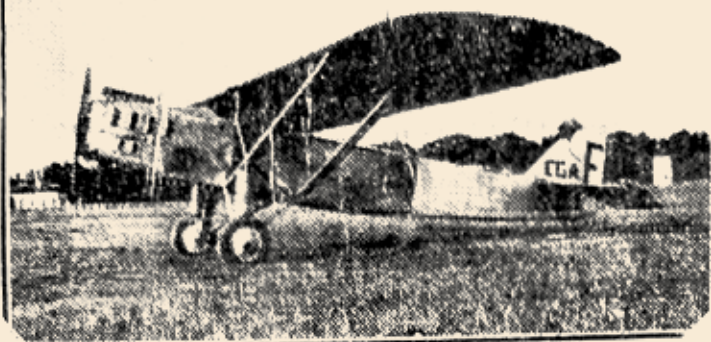
2. Ibid., p.196.

3. Ibid., p.197.

4. CATE, Curtis.: *Antoine de Saint-Exupéry, Laboureur du ciel*. Trad. do inglês Pierre Rocheron e Marcel Schneider. Grasset, 1973, p.192.

5. SAINT-EXUPÉRY, A.: *Je suis allé voir mon avion, seguido de Le pilote e de On peut croire aux hommes*, org. Alban Cerisier. Gallimard, 2007, p.50.





# Compagnie Generale Aeropostale

## Correio Aéreo

Único serviço official dos Correios de  
França, Argentina, Uruguay e Chile

As malas fecham : Todas quartas-feiras às 18  
horas para :

Porto Alegre

Florianopolis

Santos (e São Paulo)

Rio de Janeiro

Victoria

Caravellas

Bahia (e Sergipe)

Maceió

Recife

Natal e Norte do Brasil

### EUROPA

Todos os sabbados às 18 horas

para : Montevideo, Buenos Aires, Paraguay, Chile

Entregar a correspondencia na Agencia da  
Compagnie Generale Aeropostale

**Rua General Netto n. 309**

N. 1155

2as. 4as. e 6as.

15-12

Pôster da Aéropostale (Fonte: AMAB).

Para melhor compreender o legado simbólico da presença de Saint-Exupéry no Brasil, deve-se recorrer a pelo menos três fontes: primeiro, os relatos orais das comunidades onde funcionavam as antigas escalas; segundo, os poucos textos históricos ou testemunhos dos protagonistas (pilotos, mecânicos, etc.) da época; e terceiro, a imprensa local — lembrando que na França praticamente nada foi publicado sobre o cotidiano dos pilotos do correio aéreo no Brasil. Assim surgirá um perfil peculiar do piloto-escritor neste país longínquo do ponto de vista da França: um “personagem” descrito conforme as cores locais, mas que nunca deixou de ser

um piloto francês cheio de ternura e amizade, um homem sem fronteiras que adorava estar entre pessoas humildes como pescadores, funcionários...

Pouco a pouco, nesses cantos remotos do Brasil, ouvindo-se as pessoas, percebe-se que se trata de Antoine de Saint-Exupéry.

De certa forma, ouve-se falar dele em várias das antigas escalas do Brasil; no entanto, ele esteve mais presente, naturalmente, nas que faziam parte da rota entre Buenos Aires e Rio. E de todas elas, a lembrança mais vívida é a de Florianópolis, uma cidade menos conhecida do que o Rio de Janeiro ou Natal.

Os pilotos e a Aéropostale mudaram a história local e deixaram traços na capital do Estado de Santa Catarina. No entanto, quando Saint-Exupéry assumiu seu posto na América do Sul em 1929, o território — e os céus — já haviam sido desbravados por aqueles que o precederam, principalmente Paul Vachet (a quem ele substituiu), Joseph Roig e Jean Mermoz.

Logo que chegou à Argentina, Saint-Exupéry fez uma viagem de reconhecimento como passageiro de Paul Vachet. Este escreveu em seu livro:<sup>6</sup>

*Eu estava em Buenos Aires aguardando o fim dos trabalhos de montagem e construção dos aeródromos da linha da Patagônia quando recebi de Paris as instruções do Sr. Bouilloux-Lafont pedindo que eu tomasse providências o mais rápido possível para entregar meu cargo ao meu sucessor (...). O sucessor chegaria em breve: era o meu excelente amigo Saint-Exupéry, que recebi de braços abertos. (...) Todavia, alguns dias antes de minha partida para a França, tive tempo de fazer uma última viagem até Comodoro Rivadavia, oportunidade em que levei “Saint-Ex” como passageiro, apresentando-lhe assim o trajeto das escalas pelas quais ele passaria a ser responsável. Em 17 de outubro de 1929, fiz novamente a viagem a Comodoro Rivadavia-Buenos Aires no mesmo dia e mais uma vez com meu sucessor como passageiro; desta vez, levei a correspondência que me foi confiada pelo “Correo Argentino”.*

6. VACHET, Paul. *Avant les Jets*, Hachette 1964, pp 204-205.









Paul Vachet em 1925.  
Ele foi nomeado diretor da Air France para a América do Sul em 1935 (Coleção Museu Air France).

*Passados alguns dias, embarquei para a França e, pouco tempo depois, Saint-Ex veio a inaugurar a rota que ele estenderia no ano seguinte até a Terra do Fogo, cerca de 1.000 quilômetros mais ao sul. Foi nos voos dessa rota que ele concebeu seu famoso livro Voo Noturno.*

Deve-se observar que, conforme as datas fornecidas por Paul Vachet, seu colega fez esses dois voos com ele assim que chegou à América do Sul (em 12 de outubro). De fato, Saint-Exu-

péry teria bastante tempo para fazer algumas descobertas surpreendentes...

## A escala de Florianópolis

Em Florianópolis, fora do contexto do *Pequeno Príncipe*, falar de Saint-Exupéry é falar antes de “Zeperrri”, apelido que lhe foi atribuído dada a difícil pronúncia de seu nome em português. E “Zeperrri” tornou-se um personagem da tradição local. Ainda existem vestígios das





A casa dos pilotos do campo do Campeche, preservada até os dias atuais (Coleção M. Corrêa).

instalações da Aéropostale. O antigo campo de pouso continua quase intacto, cobrindo mais de 35 hectares, praticamente à beira-mar ao longo do bairro do Campeche... O local onde as antenas de rádio foram instaladas continua pontilhado com suas estruturas, e a casa dos pilotos está completamente preservada. Até hoje, essa casa é conhecida pela população local como “popote”, uma palavra que não existe em português, mas que define, para os ilhéus, a casa francesa construída em 1927, há quase cem anos...

Para que não restem dúvidas, os nomes de várias ruas do Campeche homenageiam a Aéropostale e, sobretudo, seu piloto emblemático: “Avenida Pequeno Príncipe”, servidão “Saint-Exupéry”, rua da “Aviação Francesa”, servidão “dos Pilotos”, ou em edifícios como “Parc de l’Aviateur”, “Latécoère”, etc.

Assim, Zeperrí é um personagem vivo da cultura de Florianópolis: é citado nas letras das músicas e sambas do carnaval, nos contos de grandes autores, nos cafés, livrarias e entre as crianças. Vários relatos orais embelezam a

passagem do piloto autor do Pequeno Príncipe – e de seus camaradas – pela bela Ilha de Santa Catarina (que tem 50 km de comprimento e uma superfície relativamente modesta de 424 km<sup>2</sup>) e de Florianópolis, capital do Estado.

O sul do Brasil, decerto, corresponde pouco aos clichês exóticos do país no exterior, pois é uma região considerada como muito “europeia”.

Santa Catarina recebeu uma significativa imigração de portugueses – especialmente provenientes dos Açores – além de italianos, eslavos e sobretudo, alemães. Na época da implantação da Aéropostale, a partir de 1927, Florianópolis era um local distante e pouco desenvolvido. A região central da Ilha de Santa Catarina era a única que dispunha de edifícios mais “modernos”, onde se encontravam os serviços. Os outros bairros (nem sempre considerados bairros propriamente ditos) eram de difícil acesso e a maioria deles era de zonas rurais no início do século 20.

## A ponte Hercílio Luz em construção - 1920

(cartões-postais de Florianópolis que pertenceram a Jean Macaigne).





No entanto, sediada numa ilha (primeiramente nomeada Nossa Senhora do Desterro) muito próxima do continente e não longe do extremo sul do Brasil, ela foi um ponto de reabastecimento para os conquistadores tanto espanhóis quanto portugueses, entre outros, e isso desde o início de sua descoberta no século 16. Apesar desse cenário insular, a cidade de Florianópolis não dispunha de um porto importante.

As rodovias que ligam a região ao norte do país só foram construídas a partir da década de 1960. E a ponte suspensa que liga a ilha ao continente (Ponte Hercílio Luz), uma das mais longas do mundo na época com seus 821 metros, considerada o cartão-postal da cidade, só foi inaugurada em maio de 1926.

Antes disso, os franceses chegaram com seus aviões e, sem perceber, lançaram as bases do que a cidade teria como principal característica no futuro: o desenvolvimento tecnológico. Atualmente, Florianópolis é considerada como a capital da “inovação e tecnologia” (o setor representa 14% do PIB de Santa Catarina).

## Era uma vez uma ilha no sul da América do Sul...

Dia 14 de janeiro de 1925, às 14 horas: na Ressacada, um lugar situado ao sul da Ilha de Santa Catarina, pousam três aviões Breguet 14. Eles vinham de São Paulo, onde haviam feito uma escala após sua partida do Rio de Janeiro.

Previsão: depois de reabastecer os aviões com vários galões de combustíveis trazidos por caminhões, as tripulações continuariam em direção ao sul até Buenos Aires fazendo as paradas necessárias.

Tratava-se de uma “viagem de estudos” organizada e encomendada por Pierre George Latécoère, industrial de Toulouse (França), que desde 1924 ambicionava realizá-la.

Seu plano não era modesto: ele queria que o correio fosse transportado de Toulouse para Buenos Aires e vice-versa por via aérea. Entretanto, essa façanha envolvia, entre outras coisas, duas dificuldades aparentemente intransponíveis na época: atravessar o Atlântico Sul com o equipamento disponível e a falta de infraestrutura local, além da imensidão do território brasileiro, que ainda era “selvagem”, como o próprio Latécoère explicou:

*Quem conhece a América do Sul por ter lá viajado de trem e nos barcos do Lloyd Nacio-*

*nal Brasileiro e da Costeira, sabe por experiência própria que cada capital dos estados brasileiros é um fim de mundo onde não é muito conveniente nem muito agradável ir – pode-se dizer que são necessários no mínimo 8 dias do Rio a Porto Alegre e 6 dias do Rio a Pernambuco, onde nossos aviões de passageiros levarão 8 horas e 12 horas, respectivamente.<sup>7</sup>*

Em consequência, o evento da primeira façanha de cunho comercial não foi anódino. Embora o brasileiro Alberto Santos-Dumont tenha voado em Paris em 1906 a fim de provar que um aparelho mais pesado que o ar podia decolar, o Brasil permaneceu “órfão” da aviação.

Havia um ínfimo desenvolvimento nesse domínio no país até a chegada das aeronaves francesas da Latécoère. A atividade aeronáutica brasileira estava em seus primórdios e centralizada no Rio de Janeiro, então capital da República. Foi para lá que a Latécoère enviou quatro aeronaves Breguet 14 desmontadas para serem remontadas no Campo dos Afonsos, de onde três tripulações partiriam para Buenos Aires.

Graças a essa iniciativa francesa, cidades que ainda eram relativamente pouco desenvolvidas no Brasil (quase todas) foram destaque nas primeiras páginas dos jornais. O jornal *O Estado de S. Paulo*, por meio de seus correspondentes especiais, fez uma reportagem completa sobre a empreitada.

## Aviação em Florianópolis antes da Aéropostale

Isolados pelo mar, os habitantes de Florianópolis demonstraram desde cedo interesse por objetos voadores. É o que mostra um antigo cartão-postal da cidade com um balão em frente à Catedral Metropolitana. Tratava-se de um dos experimentos de um certo Eugênio Dias de Paiva, que fabricava fogos de artifício.

Sabendo das façanhas de Santos-Dumont, esse ilhéu decidiu fazer balões festivos com a forma daqueles dos pioneiros da aviação. O lançamento de tais balões suscitou tamanho entusiasmo e ajuntamento de população que levou à criação de um cartão-postal representando uma de suas tentativas, a de 21 de janeiro de 1906.

7. ALBARET Laurent. *Pierre-Georges Latécoère – Correspondances (1918-1928)*. Privat, 2013.





Cartão-postal de 1906 sobre a apresentação do balão do Paiva ao povo de Florianópolis (Coleção particular, direito autorizado).

Mas somente em 1919 um avião foi visto pela primeira vez em Florianópolis. Isso aconteceu, segundo o pesquisador Silvio Adriani Cardoso,

*quando o famoso aviador italiano Antonio Locatelli, orgulhosamente vestindo um uniforme militar italiano, a bordo do biplano Ansaldo SVA-5, com o número de registro 12.221 impresso no lado esquerdo da fuselagem, decolou do aeródromo El Palomar, em Buenos Aires, com destino ao Rio de Janeiro.<sup>8</sup>*

A intenção de Locatelli era completar o difícil raide Buenos Aires-Rio. Ele sobrevoou Florianópolis em 16 de setembro, encantando as multidões no centro da cidade com suas manobras sobre a famosa Praça XV de Novembro.<sup>9</sup>

No entanto, foi forçado a fazer um pouso de emergência em um tirirical perto de Tijucas, cidade na parte continental ao norte de Florianópolis, e a excursão parou por aí.

Dois pousos - por acaso quase consecutivos -

ocorreram na Ilha de Santa Catarina em 1922. O primeiro foi em 6 de setembro, na Resacada, onde o piloto argentino Pablo Teodoro Fels pousou seu Dorand Renault AR2. Seis dias depois, foi o chileno Diego Aracena que pousou na área conhecida como "Campina do Laranjal", a três quilômetros da Resacada, lugar que hoje faz parte do Campeche. De acordo com o professor Hugo Daniel, esse mesmo local era chamado de "Pasto do Francês" pelos habitantes locais por causa, conforme ele explica, da influência francesa desde o estabelecimento da escala Aéropostale, onde "todo e qualquer avião era considerado francês".

É interessante observar que alguns raros hidaviões pousaram na baía sul, no trapiche Rita Maria, da Ilha de Santa Catarina. após a passagem de Locatelli, ou mesmo na baía norte, mas não em terra firme, o que permite destacar uma diferença importante em relação à aviação francesa. Desde a época da

8. CARDOSO, S. A. *O Último Voo do C-47 2023. O desastre aéreo que abalou o Brasil*. Editora Artêra, Florianópolis, 2023. P.36.

9. CARDOSO, S. A.. *Há 100 anos, Florianópolis avistou um avião pela primeira vez*. Disponível em <https://amab-zepferri.com/ha-100-anos-Florianopolis-avistou-um-aviao-pela-primeira-vez/>



Selo do Correio Argentino comemorando a primeira travessia bem-sucedida do Rio da Prata por Pablo Teodoro Fels (DR).



Chegada ao Campeche em 1922 do avião Dorand Renault pertencente ao argentino Pablo Teodoro Fels, recebido por José Cândido da Silva (Coleção Aparecido Salatini, Conservação Museu Paulista).

Marcel Bouilloux-Lafont em Montevidéu na companhia de Émile Barrière, novo chefe de operações na América do Sul, em 19 de maio de 1930, quando da homenagem à tripulação Négrin - tripulação composta por Négrin, Pruneta e Julien Prainville, mortos a bordo de um Laté 28 nove dias antes (Arquivos B. Bacquié - Juan Maruri).



**Aéropostale, os pousos em terra eram praticamente exclusivos da CGA.**

Além da infraestrutura que Marcel Bouilloux-Lafont implantou ao longo de toda a costa brasileira, um avanço inestimável, é preciso registrar que a CGA sempre operou aviões terrestres, o que foi seguido pela Air France a partir de 1933, como também ressalta Silvio Adriani Cardoso:

*Os aviões da Air France aterrissavam no Campeche, enquanto os hidroaviões da Condor-Lufthansa e da Nyrba-Panair aterrissavam nas baías sul e norte, compartilhando essas águas nem sempre calmas com barcos da Companhia Nacional de Navegação Hoepcke, veleiros, embarcações de remo dos três clubes náuticos Aldo Luz, Francisco Martinelli e Riachuelo e botes salva-vidas que transportavam passageiros e suprimentos do continente para a ilha.<sup>10</sup>*

Como o futuro da aviação nacional e internacional se voltaria à fabricação e à operação de aeronaves terrestres em vez dos hidroaviões, fica patente que os franceses, nesse aspecto, desempenharam um papel visionário em relação às outras empresas na época.

10. A história do bairro do Campeche é contada no livro *Campeche. Um lugar no sul da ilha*, do professor Hugo Adriano Daniel, Editora Insular, Florianópolis, 2018.



## Étienne Lafay e a Missão Francesa no Brasil – A origem das relações franco-brasileiras no começo do século 20

Durante o primeiro trajeto da missão Latécoère entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, dias 14 e 15 de janeiro de 1925, as tripulações de Latécoère puderam contar com a experiência de um piloto francês que já conhecia bem o território brasileiro: Etienne Lafay.

Lafay estava no Brasil desde o final de 1918, pois fora contratado como instrutor da Missão de Aviação Francesa liderada pelo General Maurice Gamelin – uma iniciativa do Exército Brasileiro para criar uma escola de aviação e treinar seus oficiais naquela que viria a ser chamada de 5a. arma. Lafay era piloto civil e militar com brevê desde 1915, combinando experiência prática com conhecimento de mecânica, área em que havia começado. Em 1917, ele já acumulava

2.500 horas de voo e era piloto-chefe da escola de Étampes. Uma vez no Rio, em novembro de 1918, Lafay começou a trabalhar na escola brasileira do Campo dos Afonsos.

A transformação dos Afonsos num campo de aviação militar foi possível graças a essa missão francesa, que durou até 1940. No entanto, com o tempo e graças a seus esforços pessoais, Lafay foi muito além de seu papel de instrutor e contribuiu para o desenvolvimento da aeronáutica brasileira.

Junto ao empresário carioca Henrique Lage, um poderoso armador que construía e fazia a manutenção de navios e era proprietário da Companhia de Navegação Costeira, o Capitão Lafay projetou e construiu duas aeronaves com a ajuda do engenheiro Paduá Braconnot: o avião “Rio de Janeiro”, em 1920,<sup>11</sup> um biplano

11. Ele efetuou em 2 de agosto de 1920 o trajeto Rio-São Paulo; 10 dias depois sobrevoou o Rio durante 10 horas e 40 minutos, batendo o recorde de duração na América do Sul (ref. na revista Icare n. 87, p.93).

Na decolagem em 14 de janeiro de 1925, os pilotos da missão Latécoère no Campo dos Afonsos (Rio de Janeiro) em frente ao Breguet 14 nº118: Étienne Lafay, Paul Vachet e Victor Hamm. A cauda da aeronave exibe o objetivo de Latécoère em português: criar uma rota de Recife (Pernambuco) a Buenos Aires, que os franceses grafavam Ayres na época. (Foto tirada por Joseph Roig, Arquivos Latécoère, colorizada por B. Bacquié).







O biplano Independência construído por Étienne Lafay (DR).

movido por motores franceses Gnome & Rhône, e o “Independência”, em 1922, um bimotor com motores Gnome & Rhône em tandem, fórmula original na época. Santos-Dumont o elogiou numa carta brilhante publicada na revista Auto-Propulsão (edição 57, 1919).

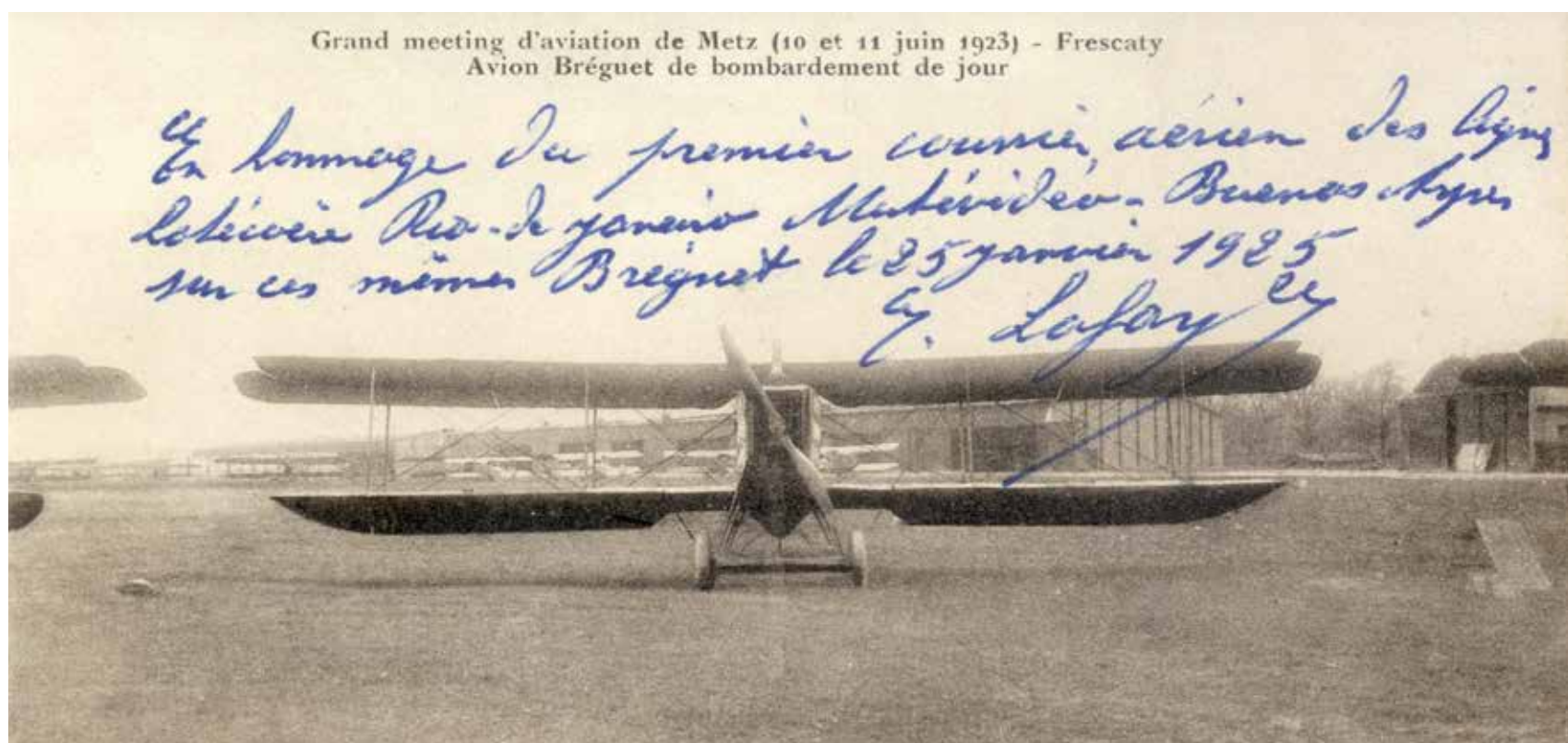
Além disso, o capitão Lafay havia viajado entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires para estudar as condições de voo entre as duas cidades; com efeito, sua cooperação com a equipe de Latécoère não foi pequena. Juntando-se às tripulações da Aéropostale, ele participou dos voos de ida e volta da primeira exploração por

avião. E no norte e nordeste do país, ele precedeu Paul Vachet para encontrar locais propícios para pouso em Recife e Maceió, por exemplo.

Étienne Lafay pousou mais de uma vez em Florianópolis, sendo a mais memorável a descida com a esquadilha Latécoère em 1925. Paul Vachet registrou episódios anedóticos dessas viagens, nas quais Lafay foi o “centro das atenções”. De Buenos Aires, as tripulações de Latécoère começaram a viagem de retorno para o Rio de Janeiro em 21 de janeiro.

O retorno foi agitado; já não estavam mais as três aeronaves Breguet da viagem de ida, pois o avião pilotado por Victor Hamm, avariado após

Cartão com dedicatória de Étienne Lafay (Coleção Museu Air France).







Primeira parada do raide Rio-Buenos Aires, na Guapira, em São Paulo, nas terras pertencentes ao herói nacional Edu Chaves, que aqui parabeniza Paul Vachet. Joseph Roig está no banco de trás (Coleção Museu Air France).



A missão Latécoère completa. A bordo: Chevalier, mecânico, e Lafay, piloto. No solo, da esquerda para a direita: Portait e o Príncipe Murat, administradores, Estival e Gauthier, mecânicos, Roig, chefe da missão, e os pilotos Vachet e Hamm (Arquivos Latécoère, Coleção Museu Air France, colorizado por B. Bacquié).





No mesmo dia, a tripulação piloto Lafay e mecânico Estival, estava pronta para partir a bordo do Breguet 14 F-AECT (Coleção Museu Air France).



Étienne Lafay de óculos de aviator, em 23 de janeiro de 1925, na chegada do voo Rio-Buenos Aires-Rio (Coleção Museu Air France).



uma pane no trem de pouso, havia permanecido em Porto Alegre. Assim, somente dois dos aviões fizeram a viagem de volta, um pilotado por Vachet e o outro por Lafay.

Apesar do mau tempo, os pilotos conseguiram manter a regularidade e fizeram escala em Montevideú, no Uruguai, Pelotas e Porto Alegre. A partir dali, o cenário se complicou por causa da piora em Florianópolis, como observa Paul Vachet:

*Infelizmente, logo se estragou tudo! O tempo piorou e chegamos a Florianópolis sob uma chuva torrencial, com baixíssima visibilidade, e lá aterrissamos sob uma chuva diluviana.*

*Depois de mais um abastecimento com gasolina de galão, decidimos continuar sob uma claridade relativa. A etapa seguinte foi Florianópolis – Santos (...). E foi uma etapa muito difícil. Ao longo da famosa baía da Ilha de Santa Catarina, onde se localiza Florianópolis, caiu uma daquelas famosas tempestades de triste reputação entre os marinheiros que frequentavam essa costa. Mas o mau tempo persistiu além do golfo e tivemos que sobrevoar o litoral a uma altitude de apenas alguns metros.... e visibilidade somente de 150 a 200 metros. Num dado momento, a cerca de 120 quilômetros de Santos, a chuva ficou tão violenta que tivemos que pousar na praia. (...) Então, quando achei que dava, fiz meia-volta e aterrissei na praia, seguido quase que imediatamente por Lafay que, apesar de todo aquele mau tempo, havia conseguido não me perder vista.*

O relato do pioneiro Vachet nos diz o que aconteceu em seguida: chovia a cântaros, o que obrigou os dois aviadores a fazer um pouso improvisado numa praia deserta.

*Que azar! Com cerca de meia hora de voo nos deparamos com outra tempestade tão densa e violenta quanto a que já nos havia forçado a pousar. E dessa vez também tivemos que aterrissar na praia para aguardar o tempo limpar. Durante o resto da tarde a chuva não parou e tivemos que tomar providências para passar a noite onde estávamos. Nossos aviões, empurrados pelo vento, pendiam perigosamente para o lado, o que nos preocupou muitíssimo.. Com a ajuda de alguns pescadores que haviam chegado quando aterrissamos, conseguimos amarrá-los aos troncos de árvores cortados da vegetação que foram enterrados profundamente na areia da praia. Em seguida, tiramos nossa bagagem para trocar de roupa numa cabana dos pescadores, onde passaríamos a noite. Nossa bagagem estava reduzida ao mínimo; nem eu nem meus companheiros tínhamos mais itens de vestuário. O Lafay não tinha mais nada, ele teve que vestir seu smoking sem camisa, com um lenço enrolado no pescoço feito gravata. Foi nesses trajes que ele se juntou a nós na cabana enfumaçada onde os pescadores prepararam o peixe seco e a mandioca para o nosso jantar. Com o peito nu sob o paletó, ele causou sensação.<sup>12</sup>*

A partir dessas narrativas fica evidente que Étienne Lafay foi uma espécie de “denominador comum” entre os pioneiros da aviação no Brasil, já que participou do treinamento de oficiais

12. Paul Vachet. Avant les Jets. Ibid.



Partida do primeiro raide Latécoère na América do Sul: Rio (Campo dos Affonsos) – Buenos Aires (El Palomar), com o Breguet 14 nº 149 F-AECT de Lafay e Estival em primeiro plano (© João da Silva via B. Bacquié).



A multidão em Florianópolis recebe os três Breguet 14 na Ressacada em 14 de janeiro de 1925 (Coleção Fondation Latécoère).

do Exército Brasileiro e fez exhibções acrobáticas em várias cidades do país com seu “circo aéreo” particular; além do Rio de Janeiro e de São Paulo, ele fez acrobacias em Recife, Belém do Pará e Maceió. E quebrou vários recordes, inclusive de duração de voo em 1922, ao permanecer em volta da baía de Guanabara por 17 horas.

*A esquadilha de aviação francesa que realiza o primeiro voo da linha regular Rio – Buenos Aires chegou a esta capital às 14h30. Em Ressacada, onde os audaciosos ases pousaram, estavam os representantes do governador do Estado, os secretários do governo, as altas autoridades, os representantes da imprensa local e uma multidão.<sup>13</sup>*

13. O Estado de S. Paulo: “A conquista prática do ar. Uma etapa da história”, São Paulo, 15 de janeiro de 1925. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19250115-16764-nac-0004-999-4-not>.

As fotos tiradas pelas tripulações também ilustram essa descrição.

Numa delas, a legenda explica a felicidade de um habitante local (na verdade, o próprio governador) ao ler um jornal carioca do mesmo dia. Até então, para ler um jornal “fresco” era preciso esperar de três a quatro dias para conseguir um exemplar...

De fato, foi com esse primeiro raide Latécoère que a aeronáutica brasileira começou a mudar. Houve, decerto, raides locais – entre os quais o mais célebre foi sem dúvida o do piloto Eduardo Chaves<sup>14</sup> (segundo brasileiro a obter um brevê de piloto na França depois de Santos Dumont).

14. De acordo com um jornal francês, Edu Chaves doou 10.000 francos à empresa Latécoère para ajudar a estabelecer a Linha.

O governador do Estado de Santa Catarina lendo o primeiro jornal diário entregue por avião a Florianópolis em 14 de janeiro de 1925 (Arquivos Latécoère via J. Roig, foto colorizada por B. Bacquié).





# AIR FRANCE

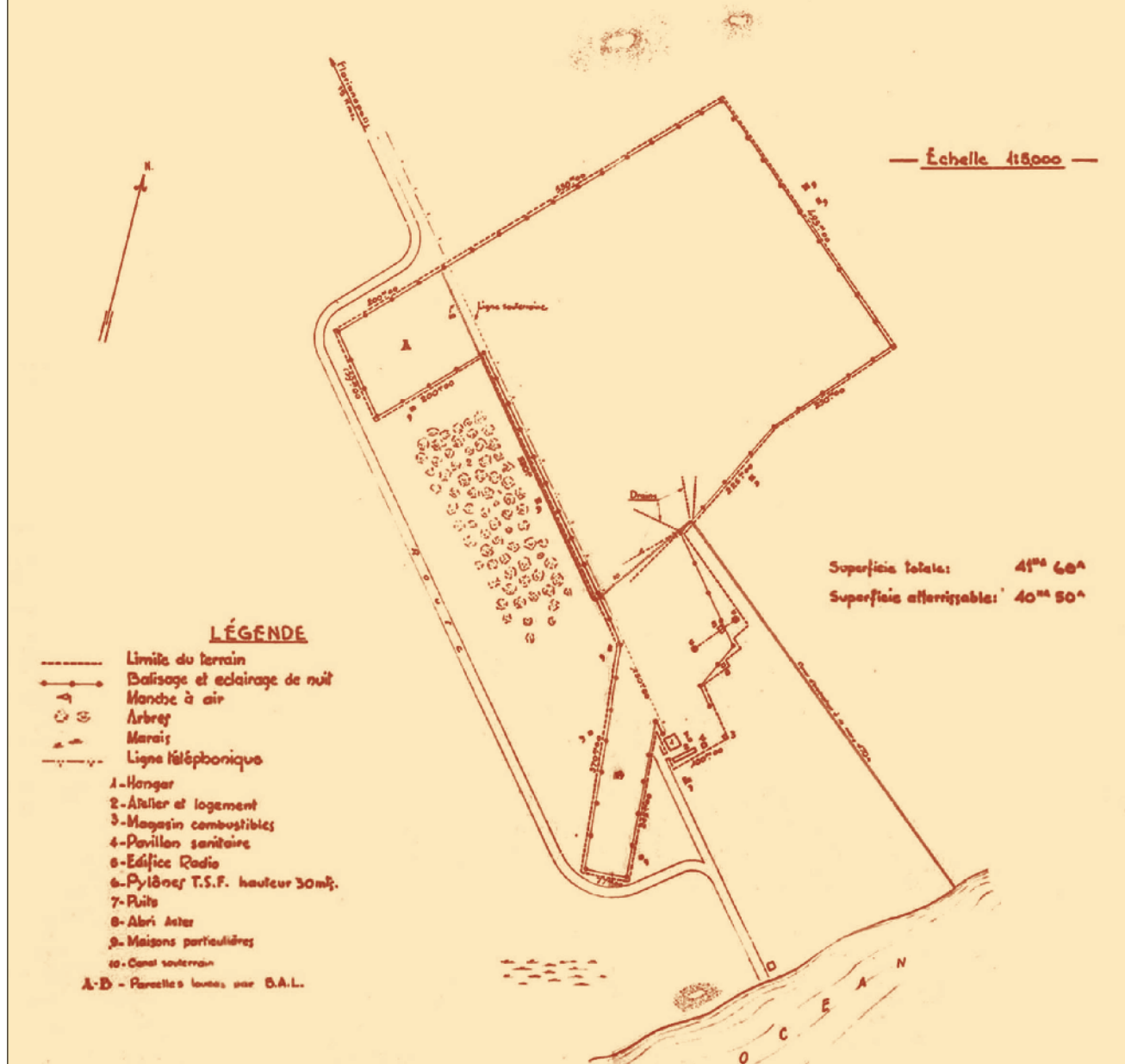
Buenos Aires, le 25-9-35  
Mis à jour, le 1-10-35

Dessin N°414

Dossier: IA

## RÉSEAU D'AMÉRIQUE DU SUD (BRÉSIL)

### AÉROPLACE DE FLORIANOPOLIS



Planta do terreno em setembro de 1935 mostrando o aeródromo de Florianópolis (Coleção Museu Air France).

Mas tudo isso se ligava mais à aventura, enquanto os objetivos de Pierre Georges Latécoère, depois os de Marcel Bouilloux-Lafont, eram nitidamente comerciais. Doravante, o Brasil veria nascer e se desenvolver sua aviação comercial. Nada foi fácil: os franceses tinham de enfrentar a concorrência alemã e a coisa não ficou muito simples no sul do Brasil, onde a presença dos descendentes de alemães era significativa. De todo modo, a vida entre a Ressacada e o Campeche nunca mais seria a mesma depois dos voos organizados por Latécoère.

## Da Ressacada ao Campeche e do Campeche à Ressacada

Apesar da chegada entusiasta dos aviões Breguet 14 no que se chama a Fazenda da Ressacada em 1925, não foi este o local escolhido pelos franceses para estabelecer a escala de Florianópolis com hangar, oficina e antenas de rádio, casa de pilotos e uma pista.

Vachet escolherá o Campeche, bairro a 9 km dali. A aterrissagem na Ressacada se deu pelo

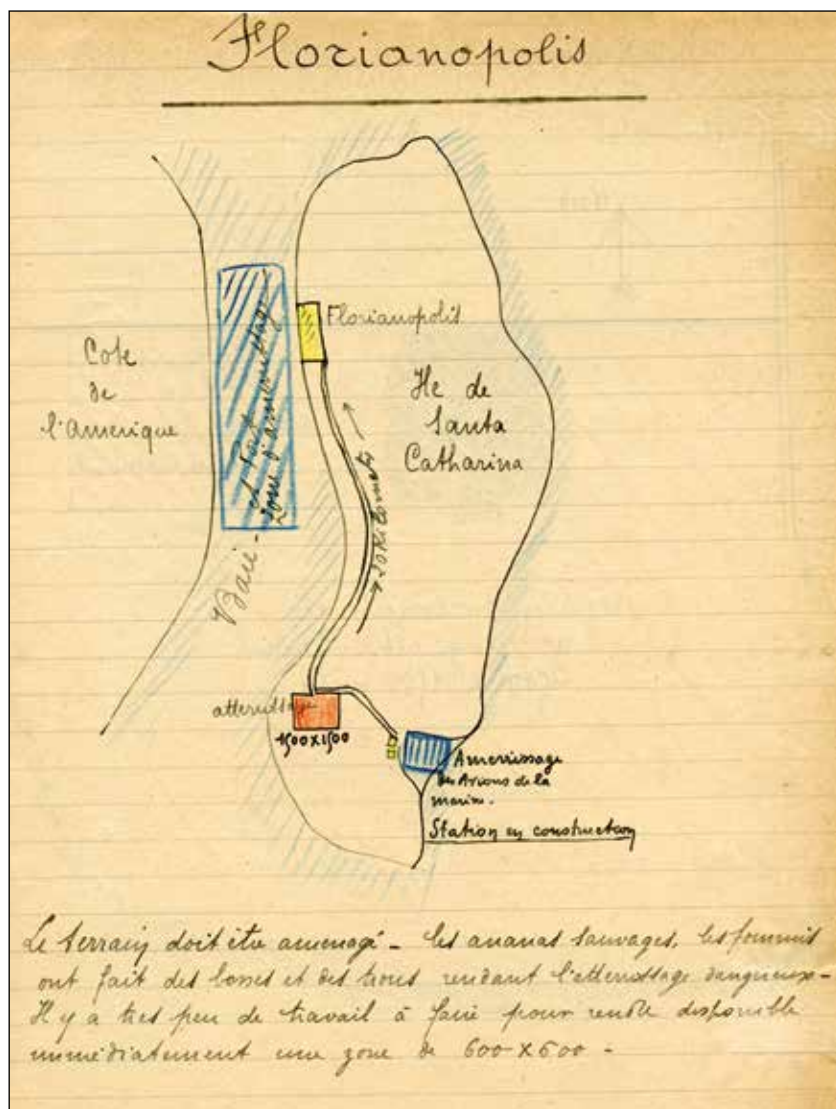
fato de o local já ser o da base aeronaval do Centro de Aviação Naval de Santa Catarina (atual base aérea) da cidade.

Com efeito, essa situação se explica porque um Centro Aeronáutico Naval havia sido criado no Rio de Janeiro (Ponta do Galeão - Ilha do Governador) em 1921; em maio de 1922, o exército previu outros centros no sul do país. Foi então que um posto de aviação foi criado em Santos (Bocaina, onde hoje está a base aérea dessa cidade), em seguida em Florianópolis, onde o governo do Estado de Santa Catarina fez a concessão do sítio de Caiacanga-Mirim. O ministro da Guerra, por sua vez, cedeu a Ressacada. Os dois terrenos são próximos; o primeiro se tornou a base aérea de Florianópolis e no segundo se situa o atual aeroporto Internacional Hercílio Luz.

Assim, num primeiro tempo, os franceses pensaram em fazer uma escala na Ressacada. As razões dessa mudança de planos não são muito claras, mas é possível que se deva à pressão dos concorrentes alemães.

Como foi chefe de uma das primeiras tripulações na abordagem da região em 1925 durante a missão enviada por Latécoère, o piloto Paul Vachet foi encarregado, por seu novo patrão, Marcel Bouilloux-Lafont, de escolher locais e adquirir terrenos para as futuras escalas da linha. Vachet julgou que o Campeche era o lugar ideal. Mas, como ele mesmo destaca em suas memórias, a compra do terreno de Florianópolis foi a mais inusitada de todas:

*Em seguida, foi a compra do terreno de Florianópolis. Eu havia recebido de M. Bouilloux-Lafont a ordem de comprá-lo e os fundos necessários tinham sido colocados à minha disposição. Mas eles se revelaram excessivos, pois o preço total foi ridiculamente baixo. Digo total porque, na verdade, toda a área que me interessava estava dividida em cerca de vinte parcelas pertencentes a humildes pescadores da região. Mas a maioria de seus títulos de propriedade não estava em ordem, assim como seus registros civis. Alguns não eram casados com suas companheiras, que lhes tinham dado muitos filhos. Às vezes, a companheira possuía ela mesma uma pequena parcela de terreno ao lado da do companheiro. Enfim, para simplificar os títulos de propriedade foi necessário começar por regularizar um certo número dessas alianças irregulares. Chamei de Florianópolis um oficial de registro civil qualificado e toda uma tarde foi dedicada aos casamentos. Naturalmente, minha esposa e eu fomos chamados*



Planta do terreno em Florianópolis em 1925, elaborada por Joseph Roig, chefe da missão Latécoère (Arquivos Latécoère).

*como testemunhas pela maioria dos 'recém-casados' e, nesses casos, tais testemunhas se tornam 'compadres' e 'comadres' dos pais dos cônjuges. Assim, durante anos, cada vez que pousávamos no terreno de Florianópolis, éramos cercados por numerosos pescadores que nos chamavam de 'compadre' e 'comadre', com o reforço de vigorosos tapinhas nas costas e abraços."*

De acordo com Vachet, Campeche não fazia parte de Florianópolis, de tão afastado que ele considerava o lugar. De fato, um desenho de Joseph Roig<sup>16</sup> indica 'Campeche-Florianópolis' como se fossem duas regiões diferentes no mapa da ilha. Campeche, no sul, era uma zona rural cujos habitantes cultivavam a terra, possuíam moinhos de farinha de mandioca e dependiam em parte da pesca artesanal para sobreviver. A longa praia que lhe dá o nome hoje se chamava Pontal - era a pequena ilha situada em frente à praia que se chamava Campeche. Esta servia, aliás, como ponto de referência para os pilotos que iam aterrissar no aeródromo localizado logo à frente.

16. Joseph Roig (1889-1983). Nomeado em 1922 por P.-G. Latécoère para organizar o serviço de correio Casablanca-Dakar, Roig partiu para a América do Sul em 1924 para preparar o trecho Natal-Buenos Aires.





O campo de aviação na beira da praia, ainda visível atualmente, e a Ilha do Campeche (© V. Carlson).

Quase não havia progresso no Campeche na época. As casas eram rudimentares, dispersas, iluminadas por lamparinas a óleo, a água potável vinha de poços artesanais e ir de lá ao centro da cidade era uma aventura que podia levar mais de um dia num carro de bois. As ruas não eram pavimentadas; o chão de terra e a natureza selvagem dominavam.<sup>16</sup> Apesar desse estado primitivo, desde 1928 o campo de aviação estava bem organizado. A paisagem da região continua esplêndida e, ao longo dos anos, o turismo floresceu.

Em Florianópolis a elite econômica e os intelectuais (quase todos francófonos ou mesmo francófilos) muitas vezes viajavam como passageiros dos pioneiros franceses. Todavia, as relações que se teceram entre franceses e brasileiros na cidade não ficaram restritas às classes mais abastadas; elas aconteceram em todos os níveis sociais. Naquela região de humildes pescadores e agricultores, eram eles que ajudavam no cotidiano na casa dos pilotos, no abastecimento e nas decolagens dos aviões. Refeições eram compartilhadas, laços de amizade se formaram. O que Paul Vachet conta

16. A história do bairro Campeche é contada no livro “Campeche. Um lugar no sul da ilha”, do professor Hugo Adriano Daniel, Editora Insular, Florianópolis, 2018.

em sua obra coaduna com o que, no *Pequeno Príncipe*, surge na voz da raposa: “O importante é criar laços”.

Assim, “laços” foram criados e à medida que as instalações de Florianópolis avançavam; e as lembranças dos que fizeram parte dessa história se prolongaram no tempo. O resultado do esforço francês culminou com a inauguração, em maio de 1928, do que foi o primeiro aeroporto do Estado de Santa Catarina. Os jornais revelam também que Paul Vachet pediu ao governador do Estado na época a permissão para honrá-lo batizando o novo aeródromo com seu nome: “Aeroporto Adolpho Konder”. Não se tratava, evidentemente, de um aeroporto propriamente dito, mas foi a primeira infraestrutura aérea para os voos em Santa Catarina.

Deve-se calcular que naquela cidade de território praticamente rural, situada numa ilha e dispendo apenas de meios de transporte primitivos, sem um grande porto, a instalação do aeródromo do Campeche tenha mudado definitivamente o destino dos insulares e de todos os habitantes de Santa Catarina. É o que destaca em seu relatório anual o próprio governador do Estado, Adolpho Konder, em 1928, no qual ele dedica dois parágrafos às inovações trazidas pela Aéropostale:

Afirmção cabal do desenvolvimento que vae tendo a aviação mundial, o aeroporto Adolpho Konder, construído à orla da praia do Campêche, neste município, e pertencente à Compagnie Générale Aeropostale, é mais um apreciável passo que aquella importante empresa nacional acaba de marcar, no sentido de auxiliar e desenvolver, cada vez mais, o serviço aéreo no Brasil.

Fica dotado, assim, o Estado de um excelente campo de pouso, o qual, estou certo, virá abrir novas oportunidades de comunicação entre o nosso Estado e o resto do país, ligado, por sua vez, com as repúblicas do Prata e o continente europeu.

Excerto do relatório do governador Adolpho Konder.

*Afirmção cabal do desenvolvimento que vai tendo a aviação mundial, o aeroporto Adolpho Konder, construído à orla da Praia do Campêche e pertencente à Compagnie Générale Aeropostale, é mais um apreciável passo que aquela importante empresa nacional acaba de marcar, no sentido de auxiliar e desenvolver, cada vez mais, o serviço aéreo no Brasil.*

*Fica dotado, assim, o Estado de um excelente campo de pouso, o qual, estou certo, virá abrir novas oportunidades de comunicação entre o nosso Estado e o resto do país, ligado, por sua vez, com as repúblicas do Prata e a Europa.*<sup>17</sup>

Um ano depois, no jornal *A República* de 1929, Heitor Blum, o superintendente (ou seja, o prefeito) de Florianópolis, publica seu relatório, em que sublinha:

*A Compagnie Générale Aéropostale fez de Florianópolis, em razão da localização da cidade, um das escalas mais importantes, instalando no terreno adquirido no Campêche, no distrito da Lagoa, um grande hangar, oficinas e um posto telegráfico.*<sup>18</sup>

Além dos relatórios técnicos, a memória da Linha foi preservada tanto por aqueles que utilizavam os serviços dessa escala quanto por aqueles que contribuíram para sua manutenção. Entre os relatos escritos, o jornalista e homem de letras Altino Flores, proprietário de um dos jornais

17. Santa Catarina. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa, a 29 de julho de 1928, pelo doutor Adolpho Konder, Presidente do Estado de Santa Catarina, (p. 91). Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros (SC) - 1891 a 1930. Hemeroteca Digital - BNDigital - Fundação Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/720518/2410>

18. Florianópolis. Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Superintendente Dr. Heitor Blum, 1927, p. 3. *A República*, 1 jan. 1929. Hemeroteca Digital - BNDigital - Fundação Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/892319/26494>

## **O Aeroporto Dr. Adolpho Konder**

A Companhia Aeronautica Brasileira teve a gentileza de nos enviar convite para assistirmos, á inauguração do «Aeroporto Adolpho Konder», no Campêche, solennidade essa que se effectuaria ás 14 horas de amanhã.

Reiterando verbalmente esse convite, estiveram, hoje, em nossa redacção, os srs. commte. Paul Vachet, piloto aviador da Latécoère, e dr. Henrique Mello, nosso illustre confrade da «Patria», do Rio.

Posteriormente, os mesmos senhores tornaram á nossa redacção, informando-nos de que, em vista da incerteza do dia de regresso do dr. Adolpho Konder a esta capital, a inauguração do Aeroporto foi adiada *sine die*.

Inauguração do aeroporto Adolpho Konder anunciada na imprensa local.

mais importantes da região, *O Estado de Santa Catarina*, fez a descrição mais precisa e poética do aeródromo da Aéropostale em Florianópolis, bem como da vida cotidiana que ali se levava. Foi em 1928, quando ele narra uma viagem que fez de Florianópolis ao Rio de Janeiro, como passageiro do piloto Jean Mermoz. Seu texto, “Através das Nuvens”, é um testemunho detalhado, único e fascinante de um trecho habitual da CGA.

Note-se que Altino Flores dedica seu texto a Cláudio Ganz, diretor de publicidade da CGA no Brasil. Assim, ele escreve: “Para Cláudio Ganz, em lembrança da minha primeira viagem de avião”.

*Conheço Mermoz. Foi ele quem pilotou o Laté 26 que me levou ao Rio de Janeiro em 18 de maio do ano passado.*

*O dia amanhecera toldado de nuvens de cor de cinza. O aviador Raoul Varelle, chefe do campo da Aéropostale, foi buscar-me a casa no auto de serviço da Agência. Eu ia munido de um capotão blindado de dois forros de lã,*





◀ Altino Flores, proprietário do jornal O Estado de Santa Catarina (Coleção Família Flores).

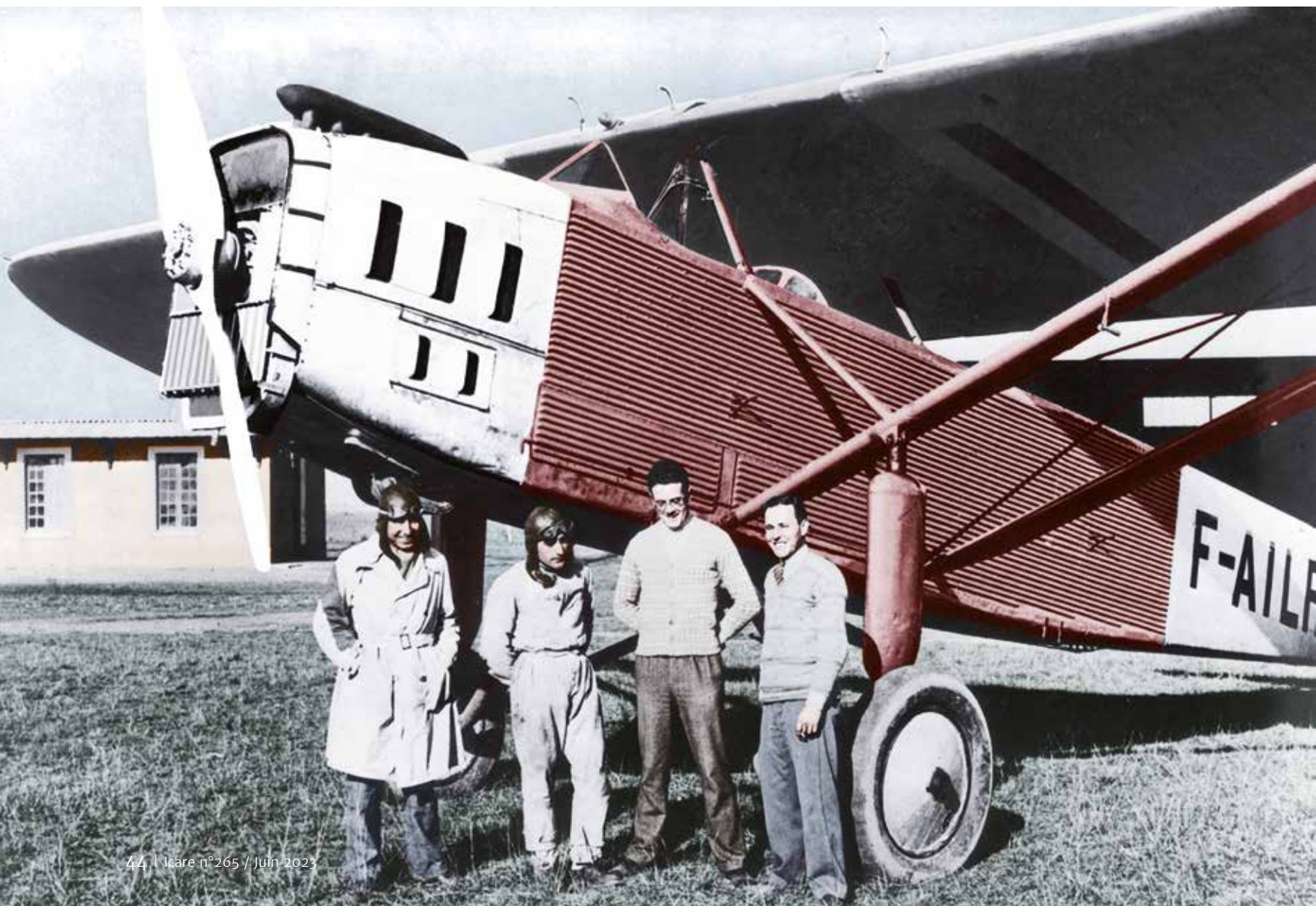
*boné de inverno e um extraordinário nasóculo de aviador...*

*Ao passarmos na Agência, Murillo Campista, que havia poucos dias aqui chegara para assumir o cargo de agente comercial da Aéropostale e ainda não conhecia o campo do Campeche, resolveu acompanhar-me.*

*Começou a garoar; e o vento, que era norte, rodou para leste, onde sombras espessas eram como projeções de montanhas fantásticas sobre o céu fusco.*

*Afinal demos entrada nos terrenos da companhia. O campo cercado, figurava uma cidadezinha em formação. O grande hangar abrigava o avião de muda, em que ia viajar. Perto, estendia-se uma construção, longa simples, ordenada, para a cozinha, o refeitório, o dormitório do pessoal, a oficina mecânica, provida de mantimentos de precisão, de ferramentas as mais diversas, e um estoque vultoso de pneus. Mais longe, a usina de eletricidade, com as suas filas de pilhas de alta potência, geradoras de luz para o campo e energia para estação de rádio - estações poderosas, cujas torres metálicas eu via, através da vidraça, hirtas e altas, na esfarinhada névoa da garoa maiosinha. Tinha-se recebido a notícia de que o avião, acossado pelo mau tempo, chegaria com atraso. A chuvinha cessara de cair. O vento soprava em rajadas torvelinhantes.*

Piloto Gabriel Thomas, mecânico Marcel Moré, operador de rádio Jean Macaigne e o oficial administrativo Broca, em fotografia de 1929, na frente de um Laté 26, provavelmente tirada em Florianópolis (arquivos Moré-Macaigne, fotografia colorizada por B. Bacquié).







Edifício 6x30 na escala de Pelotas (Arquivos Macaigne, foto colorizada por B. Bacquié).

*Ao pé do aparelho, que havia sido retirado do hangar e alinhado para a partida, esperávamos a chegada de Mermoz. Por volta das 11h45 um mecânico gritou apontando o céu: – Voilà !*

*Era um pontinho minúsculo o que se via. Mas daí a pouco cresceu. Um ruído cada vez mais forte chegou aos nossos ouvidos. E instantes após o avião pousava no campo, enquanto o giro louco da hélice lentamente esmorecia.*

*Mermoz desceu, descalçou as luvas de couro, desatou a carapuça de zibelina com o carnaz para fora, tirou o nasóculo, ordenando à*

*gente do campo:*

*– Allez ! Vite ! Vite !*

*As malas eram passadas para o avião que o esperava.*

*Fomos apresentados um ao outro por Vareille. Mermoz tinha as faces avermelhadas da ventania e da garoa frígidas; o olhar vivo, agudo como o de falcão alpestre, pés firmemente pisados no chão depois da escalada das nuvens; peito largo, onde deviam ficar lindamente as medalhas com que a pátria lhe pre-*

19. Aéroplace: nome dado a uma escala oficial da Lignes aériennes Latécoère e depois Aéropostale.

Carregamento a bordo de um Laté 26, Brasil, 1928 (Coleção L. Gavila).







Conde Henry de La Vaulx, durante uma breve escala em Pelotas, a caminho de Buenos Aires no Laté 26 F-AILZ, com o piloto Marcel Reine antes de seu voo de reconhecimento em 2 de março de 1929 para Santiago do Chile com Jean Mermoz e Alexandre Collenot (Coleção L. Gavila).

miou a bravura na campanha da Síria.

Perguntando pelo lanche, trouxeram-lhe uma cesta recoberta com um guardanapo. Mermoz tirou dela uma garrafa de leite, que ia bebendo aos goles, pelo próprio gargalo, e três ou quatro sanduíches de queijo. Mas, sem esgotar a garrafa nem acabar o último sanduíche, já batia palmas – vite! vite! – e recolocava o nasóculo e amarrava a carapuça e calçava as luvas.

– Allons! Montons!

Embarcamos. Tudo isso se passara em 6 ou 7 minutos. Já no Laté 26 para onde também se transferira um rapaz baixo, gordalhufo, vindo de Porto Alegre, Mermoz lançou um gracejo a Varelle.

Entrou a mover-se a hélice com fragor. O avião deslizou no solo, ao fio do vento, até o extremo do campo, voltou-se depois, contra as lufadas, acelerou a marcha, num arranco triunfal e, pouco a pouco, desprendido do chão, livrou-se no ar frio e brumoso, encurvando o rumo para o norte. Olhei para baixo. Perto do avião ficara, um punhado de pessoas nos acenava os adeuses. Passamos sobre elas como uma seta.

Assim voava eu, a 200 metros de altura, por sobre a Ilha. A chuva recomeçara a cair. Era quase impossível pôr a cabeça de fora da borda da nacele. Lá estava o Largo 13 de Maio, a Praça 17 de novembro, a estação Agrônômica, a enseada de Santo Antônio, os Ratoes... lá tudo ficando para trás, de um recuo vertiginoso, que me vedava toda espécie de orientação de tempo ou de distância.<sup>20</sup>

Jean Mermoz tornou-se famoso como piloto na América do Sul, onde abriu rotas, enfrentou intempéries e realizou voos noturnos a partir de abril de 1928. Durante seus numerosos feitos, ele esteve várias vezes em Florianópolis, onde teve que passar noites, já que a cidade fazia parte do percurso do correio. Como ele, outros pilotos iam e vinham, seja em direção ao norte do Brasil, seja para o sul, rumo a Buenos Aires ou Santiago, no Chile. No entanto, os jornais brasileiros normalmente só relatavam as passagens ou paradas dos pilotos quando se tratava de fatos notórios. Isso nos permite imaginar que essas passagens foram muito mais

20. O Estado. “Através das nuvens”, Florianópolis, 24 de março 1930. Hemeroteca Digital – BNDigital – Fundação Biblioteca Nacional. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/098027\\_03/17895](http://memoria.bn.br/DocReader/098027_03/17895)

## O conde de la Vaulx chegou a Florianópolis

*Florianópolis, 2 (A. A.) — O aeroplano da Compagnie Generale Aeropostale, pilotado pelo avia-dor Mermoz, e em que viaja com destino a Montevideo o conde de la Vaulx, presidente da Federação Aeronautica Internacional, chegou ao campo de Campeche às 7 horas e cinco minutos da manhã, levantando vôo dez minutos depois.*

Anúncio na imprensa local sobre a passagem de Henry de La Vaulx (Coleção Biblioteca Nacional).

frequentes do que informado pela imprensa, pois o correio não tinha interrupções. Exemplo de uma dessas ocasiões ocorreu em 2 de março de 1929 quando Mermoz conduziu a Montevideo o conde Henry de La Vaulx, presidente da Federação Aeronáutica Internacional.

No ano seguinte, em 30 de março de 1930, o jornal *A República* noticiou uma aterrissagem de Mermoz no Campeche porque ele trazia a bordo o homem de negócios Ganzo Fernandez, primeiro a instalar a telefonia na cidade – uma pessoa respeitada na sociedade local.

Todos esses vaivéns demonstram que a escala de Florianópolis não era secundária nas operações da CGA no Brasil, ao contrário. Passageiros ilustres, ases, funcionários e suas numerosas relações com a população local provam que a passagem, o pernoite e a estada dos aviadores franceses na escala da Ilha de Santa Catarina eram rotineiros. No entanto, os primeiros documentos relativos aos projetos de implantação da Linha na América do Sul reservavam a Florianópolis, como a algumas outras escalas, o simples papel de etapa de apoio.

Uma carta datilografada de Didier Daurat, chefe da linha, com data de 7 de novembro de 1927 para informar os pilotos da *Aéropostale* demonstra claramente:

*Favor observar que os aeródromos normais, Setor Americano da linha França-Buenos Aires serão os seguintes:*

*Natal – Recife – Bahia – Vitória – Rio de Janeiro – Santos – Porto Alegre – Montevideo – Buenos Aires.*

*Natal – Recife – Bahia – Vitória – Rio de*



*Janeiro – Santos – Porto Alegre – Montevideú  
– Buenos Aires.*

*Aeródromos completos serão todavia instala-  
dos em:*

*Maceió, entre Recife e Bahia (Salvador);  
Caravelas, entre Bahia (Salvador) e Vitória;  
Florianópolis, entre Santos e Porto Alegre;  
Pelotas, entre Porto Alegre e Montevideú.*

*Esses quatro terrenos poderão ser considera-  
dos como aeródromos de apoio caso ventos  
contrários não permitam terminar a etapa  
completa entre dois aeródromos normais.  
O pouso, em caso de ventos contrários, em  
Maceió, Caravelas, Florianópolis e Pelotas  
não será considerado como pouso no campo e  
não modificará o valor pago pela etapa.<sup>21</sup>*

Mas na prática não foi assim. A posição geográfica da Ilha de Santa Catarina e a vida intensa da escala a tornaram necessária e dinâmica. Essa circunstância foi ainda reforçada por um evento trágico: o acidente do piloto Henri Delaunay em 1928 na parte continental de Florianópolis.

## O acidente de Henri Delaunay

Desde o início do século 20, o jornal *A Noite*, no Rio de Janeiro, realizava iniciativas em prol do desenvolvimento da aviação no Brasil. Naturalmente, o advento da *Aéropostale* na América do Sul foi amplamente apoiado e noticiado por esse jornal, que em 1928 decidiu enviar um famoso repórter e um cinegrafista para tirar as primeiras fotos aéreas do Brasil, o que eles farão a partir de um voo num avião da CGA. O plano era que os jornalistas fizessem a viagem de ida e volta entre Buenos Aires e Natal.

Assim, uma série de reportagens do jornalista Manoel Bernardino seria publicada em seu retorno como capítulos de um folhetim; as imagens captadas pelo cinegrafista seriam usadas num filme. A impressionante viagem começa em 7 de maio de 1928 a bordo de um Laté 26 pilotado por Henri Delaunay, que parte do Rio de Janeiro para Buenos Aires, origem do itinerário. Os jornalistas iriam até Natal e retornariam ao Rio para garantir uma cobertura completa da viagem e do funcionamento do serviço aéreo postal francês. A aventura era totalmente nova para aqueles que a realizavam – Manoel Bernardino, por sinal, teve que superar o medo para

21. ALBARET, L., *Ibid.*



Henri Delaunay, foto tirada em Dakar (coleção Museu Air France).

embarcar – e o fez pelos leitores.

Infelizmente, após deixar o Rio, a cerca de 50 km da Ilha de Santa Catarina, o motor do Laté 26 pegou fogo, o que causou um acidente muito grave. Henri Delaunay, jovem piloto de 23 anos, colocou seu dever acima de tudo e salvou a si mesmo e a seus passageiros, mas não conseguiu escapar de gravíssimas queimaduras, conforme relatou mais tarde.<sup>22</sup> O acidente ocorreu na praia “Armação da Piedade”, no município de Governador Celso Ramos. O local era praticamente deserto, habitado por poucos pescadores. Foi um deles, Marinho Geraldo, que resgatou o piloto, levando-o primeiro em seu carro de bois até o canal onde guardava sua canoa. De lá, os pescadores remaram até a ilha de Anhatomirim, onde fica a fortaleza de Santa Cruz desde o século 18 – hoje restaurada e transformada em atração turística.

O jornalista Manoel Bernardino acompanhou o piloto durante o que pareciam ser horas intermináveis. Na ilha de Anhatomirim, o grupo encontrou o comandante Victor de Sá Earp, recentemente formado em medicina. Para ajudar o piloto, o médico lavou suas feridas e lhe administrou morfina antes de o transportar em sua lancha até o hospital de Caridade, no centro de Florianópolis, onde Henri Delaunay ficou

22. DELAUNAY, Henri. *Araignée du soir*. Edições France-Empire, 1968.





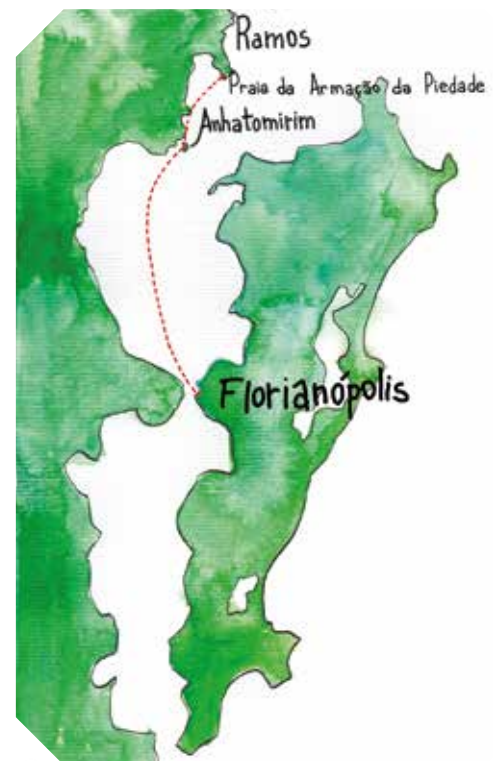
Acidente de 7 de maio de 1928 ao norte de Florianópolis. Marceau, mecânico de Delaunay, em trajes de voo enquanto Delaunay era conduzido ao hospital (Arquivos Macaigne).

hospitalizado até 24 de agosto daquele ano.

Durante todo o período de convalescência, Delaunay recebeu visitas ilustres, como o próprio governador, bem como seus colegas e os diretores da CGA. A escala quase anônima de Florianópolis também foi mencionada na imprensa francesa e, desde então, tornou-se um pouco mais conhecida.

Apesar desse lamentável acidente, a vida na escala do Campeche também era marcada por eventos festivos. Os relatos

A viagem para trazer o ferido Henri Delaunay da praia Armação da Piedade (Governador Celso Ramos) para a Ilha de Anhatomirim de canoa, depois para o centro de Florianópolis de lancha (Ilustração de Beatriz Miranda).



*Florianópolis. Hospital de Caridade.*





## O BRAVO PILOTO DELAUNAY TEM SIDO MUITO VISITADO

### Melhora o seu estado

FLORIANÓPOLIS, 8 (Serviço especial da A NOITE) — O aviador Henry Delaunay tem sido visitadíssimo, tendo ido ao hospital um representante do governador, secretários de Estado, jornalistas, membros da Compagnie Aero Postale e outras pessoas. Delaunay, cujo estado melhora, mostra-se animadíssimo e grato ao tratamento que recebe por parte das irmãs de caridade e dos médicos.

A melhora de saúde do piloto Delaunay foi noticiada pela imprensa.

dos descendentes daqueles que viveram a rotina diária da escala dão cor às lembranças da época. Por exemplo, conta-se que todas as quintas-feiras, como não havia voos, os moradores locais organizavam no hangar, com moçoilas da região, bailes animados pelos gramofones trazidos pelos franceses.

Alguns descendentes apontam que seus pais ou avós eram fornecedores do pessoal da escala, como revelou o saudoso Sr. Armando Gonzaga, filho de Admar Gonzaga. Ele contou como seu pai, tendo aprendido francês na escola, conseguiu o primeiro emprego como carteiro, e saía a cavalo para coletar e entregar cartas, o que lhe permitiu, em várias ocasiões, comunicar-se com os franceses e, assim, conhecer pilotos que se tornariam famosos, como Jean Mermoz, Marcel Reine e Antoine de Saint-Exupéry. Admar Gonzaga se tornou um dos principais empresários de Santa Catarina e hoje uma importante rodovia leva seu nome.

Outra história notável contou João Eduardo Moritz: ele se lembra de ter ido uma vez à escala do Campeche com seu pai. Eles haviam sido convidados pelo mecânico francês que trabalhava para a CGA e morava no centro da cidade. O pai de Moritz era comerciante e costumava abastecer o pessoal da estação com mercadorias. O garoto, João Eduardo Moritz, tinha 13 anos de idade. Quando chegou ao campo de aviação, foi convidado por um piloto que estava lá para ver o interior de um avião. Anos depois, João Eduardo soube que o nome daquele piloto era Antoine de Saint-Exupéry.

Enfim, também nos registros da história oral são dignos de destaque os testemu-

nhos de duas mulheres entre tantas vozes masculinas. Duas senhoras nascidas em Florianópolis no início do século 20 contaram em 2010, no documentário *De Saint-Exupéry a Zepferri*, dirigido por Branca Regina Rosa, o que elas viveram na época da Aéropostale.

Elas tinham quase cem anos de idade na época das entrevistas, mas contaram suas lembranças, o que deixa entender até que ponto estavam ligadas à história dos pilotos franceses. Uma delas era a esposa do pescador Deca, que dizia ter feito amizade com Saint-Exupéry. Dona Francisca Paulina Inácio, de 95 anos e mãe de dez filhos, relembrou sua juventude, de quando ainda não era casada, e frequentava os bailes organizados no hangar da escala do Campeche. No entanto, era de Saint-Exupéry que ela falava:

*Meu marido conhecia ele porque eles iam pescar à noite na praia com as tarrafas. Ele, os dois cunhados e esse Zepferri.*

Interrogada sobre os costumes no aeródromo, Dona Francisca Paulinha não hesita:

*Tinha três gramofones. A gente dançava. Eu tinha um vestido rodado, bem rodado. A gente dançava...! Como é que ele se chamava mesmo, aquele que queria dançar comigo...? Não me lembro mais o nome dele.*

A segunda senhora, Acelina Alves de Souza, de 98 anos, foi uma das primeiras funcionárias dos Correios do Brasil em Florianópolis. Ela se lembrava de seu trabalho na agência dos correios no centro da cidade, decerto, mas do que não podia esquecer era dos bailes no aeródromo que costumava frequentar.. Quando lhe perguntaram se havia conhecido Saint-Exupéry, ela disse, rindo: “Nome difícil! Muito difícil! Ele estava toda hora lá.”



João Eduardo Moritz, muitos anos depois (arquivo da família Moritz).



Em Florianópolis, a fachada da agência CGA, que se tornou a agência Air France em 1933 (Coleção Museu Air France).

E ela explica como era seu trabalho:

*Eu trabalhava na sétima seção e cuidava da correspondência que os carteiros traziam. Eu recebia tudo o que eles traziam, anotava e arrumava. Era um trabalho muito simples. Eu me lembro muito bem do hangar que tinha lá; os aviões pousavam lá sempre e tinha as festas. Eu fui algumas vezes nas festas!*

A história da Aéropostale em Florianópolis prosseguirá com a abertura de uma agência da CGA no centro da cidade, número 5 da Praça XV de Novembro, em 15 de janeiro de 1929, como reporta o jornal O Estado sob o título “Um evento auspicioso”.

A agência não beneficiaria apenas a capital, mas toda a região. Várias pessoas participaram da inauguração, principalmente as autoridades locais. O jornal relata também que doces e bebidas foram servidos aos convidados e que o senhor Cláudio Ganz, chefe do setor de propaganda da CGA, fez um discurso comovente que foi publicado mais tarde no mesmo jornal.



O interior da agência da Aéropostale em Florianópolis, adquirida pela Air France (Coleção Museu Air France).



## Liste des Vols.

Date	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Visas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes.	
1927 9/12/27	Laté 25		Amérique du Sud	20	50	<p>Nom Prénoms: Mermoz Jean</p> <p>Adresse: 28 bis rue du Cardinal Lemoine Paris 5<sup>e</sup> arr.</p> <p>Date et lieu de Naissance Né à Aubenton (Aisne) le 9 Décembre 1901</p> <p>Nature du Brevet (1) Transport Public N<sup>o</sup>: 0833</p> <p>Pour le F. O. Le Con</p> <p>(1) Contre le Navigateur ou Mécanicien.</p>
			Buenos Aires	5	25	
			Pelotas			
			Porto Alegre	1	30	
			Porto Alegre Florianópolis	2	30	
			Florianópolis Santos	3	20	
10/10/27			Santos Rio de Janeiro	2	30	
11/12/27			Rio de Janeiro Santos	2	30	
			Santos Florianópolis	3	05	
			Florianópolis - Pelotas	3	40	
12/12/27			Pelotas - Porto Alegre	5	25	
16/12/27			Buenos Aires			
24/12/27			B. Aires - B. Aires	0	15	
			B. Aires - B. Aires			
			à Reporter	2088	50	

Em seu 26º aniversário, dia 9 de dezembro de 1927, Jean Mermoz fez seu primeiro voo na América do Sul. Num Laté 25, ele partiu de Buenos Aires-Pacheco, pousando sucessivamente em Pelotas, Porto Alegre e Florianópolis. Depois de Florianópolis, por motivo desconhecido (meteorológico ou mecânico), ele não conseguiu chegar ao Rio de Janeiro e teve que parar em Santos. Mas essa era a segunda vez que ele pisava no campo do Campeche, pois oito dias antes, em 1º de dezembro, o Laté 25, que o levava como passageiro do Rio para Buenos Aires, também havia feito uma escala. Mermoz havia aterrissado no Rio de Janeiro em 28 de novembro. A tripulação do Laté 25 era composta pelo piloto Adrien Bédignans e pelo mecânico Alexandre Collenot (© Musée de l'Air et de l'Espace, cit. por B. Bacquié).<sup>23</sup>

O sucesso da escala de Florianópolis se confirmou apesar de todas as dificuldades impostas pela região em que se situava, os problemas de comunicação com o centro da cidade e os contratempos causados por especificidades do clima tropical.

No sul do Brasil, os pioneiros franceses do correio aéreo fizeram história. Uma história rica que rapidamente revelou a face de uma Florianópolis voltada ao cosmopolitismo e ao desenvolvimento de tecnologias avançadas.

Em outubro de 1929, com a chegada de Antoine de Saint-Exupéry à América do Sul, o dito "trovador" da Linha, novas páginas seriam escritas sobre a escala do Campeche. Antes disso, Saint-Ex é um piloto como os outros, sem a celebridade que sua obra lite-

rária não tardaria a lhe trazer. Enquanto seus colegas, como Paul Vachet, o "lavrador do céu", e Pierre Deley garantiam a infraestrutura da CGA na América do Sul, Saint-Exupéry permanecia em Cabo Juby, no Saara espanhol (Marrocos), como chefe de escala. Quanto a Mermoz, foi encarregado do setor administrativo e da exploração.

Uma mudança radical acontece em sua vida. Do deserto do Saara ele vai parar na caótica Buenos Aires, cidade de que ele não gosta. Seus voos passam a ser o pretexto perfeito para se afastar de um ambiente urbano e descobrir novas paragens. O mundo estava literalmente a seus pés. E entre todos os lugares por onde passou, sem que jamais suspeitasse, ele viria a se tornar uma lenda também na Ilha de Santa Catarina, o que vários fatos registrados pela imprensa reforçam.

23. In Mermoz, ses vols, la vérité, pp.78 a 82, Bernard Bacquié, Edições Latérales.



## Saint-Exupéry, denominado Zepferri

O próprio Saint-Exupéry menciona a longínqua escala do Campeche em seu livro *Voo Noturno*, publicado em 1931, sobre um erro (capítulo IX): “A escala de Florianópolis não tendo observado as instruções...”

Essa pequena alusão feita num romance escrito na América do Sul e baseado em suas experiências no local não parece aleatória quando se ouvem os ilhéus, os filhos dos pescadores que foram contemporâneos dos pilotos no passado. Suas lembranças ainda são vívidas e sugerem que o lugar impressionou Saint-Exupéry e que ele também o tenha mencionado alhures. É no que a carta póstuma “Souvenir de Saint-Exupéry”, escrita pelo amigo íntimo do escritor, Léon-Paul Fargue, nos leva a crer:

*Quantas noites passei esperando por ele, nervoso e tenso, não porque sempre estivesse atrasado, mas porque eu sabia que ele estava em Florianópolis ou em Cirenaica, e que o rádio nada nos dizia sobre o regime do seu motor.<sup>24</sup>*

Até onde se sabe, Fargue nunca veio ao Brasil. É impossível saber de onde ele teria tirado o nome dessa cidade brasileira, estranho lugar longínquo de que raramente se falava. Não seria mais natural que ele tivesse escrito “Rio de Janeiro”, cidade turística, capital do país? Florianópolis ainda hoje é pouco conhecida no exterior. Saint-Exupéry teria ele mesmo mencionado a cidade para Léon-Paul Fargue?

Do outro lado do Atlântico, em Florianópolis, a memória do piloto-escritor no Campeche se deve também a Getúlio Manoel Inácio, filho de um pescador que teria conhecido Saint-Exupéry. Durante toda a sua vida, Getúlio, falecido em 2018, contava as lembranças de seu pai, Manoel Rafael Inácio, dito Seu Deca, que teria encontrado o tal Zepferri.

Segundo Getúlio, seu Deca teve laços de amizade com Saint-Exupéry, com quem partilhou refeições e saiu para pescar. O piloto adorava os bijus, biscoitos feitos com farinha de mandioca. Seu Deca contava também que Saint-Exupéry estava sempre escrevendo num bloco de notas. Tudo isso é verossímil quando se leem os



Placa comemorativa em homenagem aos pioneiros da aviação no Campeche (© V. Carlson).

raros documentos escritos sobre as passagens de Saint-Exupéry no Brasil. Os relatos de Seu Deca parecem, aliás, confirmados por gente que também viveu naquela época. O tom dos relatos do pescador não é diferente do que se ouvirá noutras escalas do sul do Brasil, e mesmo em Santos. De qualquer maneira, na época o piloto “Zepferri” que sobrevoava o Brasil e fazia paradas rápidas nas escalas ao longo da costa era, para os habitantes do país, apenas mais um “carteiro do céu” francês.

Naquela época, Saint-Exupéry já era escritor, mas praticamente não se sabia disso no país.

Muitos anos depois, por volta de 1950 ou 1960, quando os dias da Aéropostale já haviam ficado para trás e Florianópolis começava a se assemelhar a uma capital moderna, soube-se que o piloto havia escrito um livro que se tornou um best-seller mundial, *O Pequeno Príncipe*. Assim, o que havia permanecido como uma anedota local no Campeche, uma “história de pescadores”, ganhou uma dimensão maior. Os jornais vieram entrevistar o pescador Deca; seu filho, Getúlio Inácio, juntamente com as autoridades locais, organizou eventos em homenagem a Saint-Exupéry.

24. FARGUE Léon-Paul: Souvenir de Saint-Exupéry, ICARE n° 75 «Saint-Exupéry - Troisième Époque 1936-1939», e Revue de Paris, sept. 1945). 10 pp. Éd. Dynamo.





Encontro em Florianópolis entre François d'Agay, sobrinho de Antoine de Saint-Exupéry, e o filho do pescador Deca em maio de 2009 (Coleção M. Corrêa, foto Branca R. Rosa).



Chegada agitada do Laté 26-2R n°667 F-AILR (Coleção L. Gavila).

A principal avenida do bairro onde se localizava o aeródromo do Campeche passou a se chamar Avenida Pequeno Príncipe. Ela termina na praia do Campeche, às proximidades da qual ainda se encontra a casa onde “Zeperrí” teria passado. Em 2000, para marcar o centenário do nascimento do piloto-escritor, uma placa comemorativa em sua homenagem foi colocada na antiga construção da Aéropostale. De lá é possível avistar o Morro do Lampião, que deve seu nome aos pescadores. Nos primeiros tempos, eles subiam aquela colina e iam munidos de lampiões ou tochas acesas para ajudar os pilotos a fazer pousos noturnos.

Todavia, durante anos, essas histórias de ranchos de pescadores à beira-mar foram consideradas como anedotas e o apelido de Zeperrí não passava de lenda local.

Paralelamente a essa lenda, subsiste a do nome do bairro “Campeche”. Segundo alguns, tal nome teria sido atribuído pelos franceses da Aéropostale que designavam o conjunto de cabanas de pescadores como “camp de pêche”... Ora, isso não procede: os historiadores locais afirmam que campeche é o nome de uma árvore trazida do México para o local; essa árvore não existe mais em Florianópolis.

Além disso, a própria celebridade de Antoine de Saint-Exupéry contribuiu para o ostracismo da história da CGA e a de seus demais heróis. Nossas pesquisas desde o início deste século provam, entretanto, que a lenda local se apoia em fonte sólida. É o que se pode observar à luz dos textos da imprensa da época que, além de mencionarem as passagens de Saint-Exupéry pela escala, possibilitam que se coloquem os eventos



O Laté 26-2R n° 635 F-AILA (© Adami-Maruri via B. Bacquié).



no contexto, isto é, o funcionamento do serviço postal aéreo francês entre 1920 e 1940. E porque se trata da história de 11 escalas brasileiras (além de outros pontos para pousos de emergência) é na comparação com os dados de outros locais que se pode encontrar o “fio condutor” do ponto de vista histórico, o que inclui a contribuição da história oral.

Saint-Exupéry veio a Florianópolis ainda que não seja possível dizer quantas vezes e isso vale para os demais pilotos da Aéropostale. Os voos e as passagens dos pilotos e dos empregados das escalas frequentemente não eram registrados em documentos. É o que deixa claro a narrativa do radiotelegrafista Paul-Henri Dissac.<sup>25</sup> Contratado desde 1927 na Aéropostale, esse radiotelegrafista trabalhou primeiramente nos navios avisos da companhia, depois foi enviado em 1929 ao Brasil para instalar equipamentos de rádio nos aviões Laté 26 e Laté 28. Ele se tornou então radionavegador. Dissac escrevia um diário do qual constam informações até recentemente inéditas. Entre elas, Dissac explica a ausência de registro oficial dos voos:

*Meu diário de bordo só foi estabelecido a partir de 3 de março de 1930, por isso não me lembro da data exata de minhas primeiras*

25. Paul-Henri Dissac. Un pionnier sans importance. La Ligne Bleue. Citado por Germain Chamborst, in Les Hommes de l'Aéropostale, Omnibus, 2012. P. 557.

*viagens com o correio, as quais remontam ao início do inverno no fim de 1929.*

Essa situação é comum entre os funcionários e ainda mais frequente entre os pilotos: no caso de Saint-Exupéry, que ocupava um posto de direção, vários voos eram imprevistos. Não existe, de fato, nenhum traço regular de seus deslocamentos na América do Sul, com exceção dos mais notórios que incitaram artigos na imprensa. É então numa dessas ocasiões que a imprensa brasileira divulgou que Saint-Exupéry fora obrigado a passar a noite em Florianópolis. Isso aconteceu em 16 de abril de 1930: tratava-se da inauguração de um voo de passageiros com o novo avião Laté 28, com o qual o piloto voou de Buenos Aires ao Rio de Janeiro, levando oito jornalistas argentinos a bordo. A novidade foi objeto de artigos nos principais jornais do país. O *Diário da Noite*, no Rio, por exemplo, informou:

*Inaugurando as viagens de turismo entre Rio e Buenos Aires, chegou hoje às 11h50 ao Campo dos Affonsos o Laté 28 da Compagnie Générale Aeropostale, que inicia, a título extraordinário, entre as duas capitais em doze horas, incluídas as escalas. Pilotou o aparelho o aviador Saint-Exupéry.*<sup>26</sup>

26. Diário da Noite, « Buenos Aires – Rio em 12 horas! », 17 de abril de 1930. Hemeroteca Digital – BNDigital – Fundação Biblioteca Nacional : [http://memoria.bn.br/docreader/110523\\_03/1664](http://memoria.bn.br/docreader/110523_03/1664)

O radiotelegrafista Paul-Henri Dissac na estação de Florianópolis (arquivos Macaigne, foto colorizada por B. Bacquié).





Um vespertino que será sempre o arauto das aspirações cariocas

# DIÁRIO DA NOITE

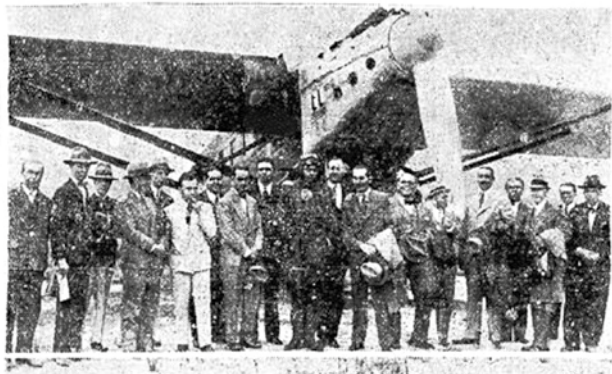
Direção de Assis Chateaubriand — Cumpido de Sant'Anna — Frederico Barata

ANNO II — NÚMERO 154

RIO DE JANEIRO, QUINTA-FEIRA, 17 DE ABRIL DE 1930

## Buenos Aires-Rio, em 12 horas!

A VIAGEM INAUGURAL DO "LATE 28", RAPIDO AEREO DE LUXO — OS PASSAGEIROS VINDOS DE BUENOS AIRES



A chegada do "Late 28": passageiros e pessoas que o foram esperar

Jornal carioca no dia seguinte à primeira ligação comercial entre Buenos Aires e Rio de Janeiro (Coleção Biblioteca Nacional).

A segunda edição do mesmo jornal traz mais informações sobre o trajeto do Laté 28 naquele dia. Saint-Exupéry havia deixado Buenos Aires às 15h50 do dia 16 de abril; depois de ter passado a noite em Florianópolis, ele partiu na manhã seguinte às cinco horas. No entanto, a tempestade o obrigou a dar meia-volta; ele voa novamente às 6 horas. Depois de pousar em Santos para abastecer, ele aterrissa no Rio às 11h50.

Anos mais tarde, ao lerem o livro do grande escritor francês Saint-Exupéry os habitantes de Santa Catarina perceberam que o conheciam há muito tempo, mas como piloto da Aéro-postale. Um exemplo desse tipo de "descoberta" ocorreu com Moema S.Thiago Boabaid, nascida em 1947. Aos 15 anos, ela pegou um livro por acaso na biblioteca da família e foi ler no quarto de sua avó, dona Otília Blum. Quando esta observou que Moema lia *O Pequeno Príncipe*, disse à neta:

*O autor desse livro, Antoine, vinha jantar na nossa casa. Teu avô era representante da Aéropostale e a gente sempre tinha mercadorias francesas encomendadas e trazidas pelos pilotos, como porcelana e marrom glacê.*

Chegada de Antoine de Saint-Exupéry ao Rio no Laté 28, em 17 de abril de 1930. Esse foi o voo inaugural da Aeroposta Argentina de Buenos Aires para a capital brasileira, em dobradinha com os voos operados pela Aéropostale. A empresa irmã argentina pretendia desenvolver uma clientela de passageiros. Mas, devido à falta de sucesso, a experiência de um voo semanal foi encerrada no mês seguinte (© Carlos O. Pereira, cit. por AGN e B. Bacquié).







A missão Roig em Florianópolis em 1925: Heitor Blum, prefeito de Florianópolis, segundo à esquerda; Joseph Roig usando suspensórios; à esquerda deste, em trajes de voo, Paul Vachet e Victor Hamm; sentado, Étienne Lafay (Coleção Museu Air France).

Esse fato foi inserido num conto escrito pelo irmão de Moema, Heitor Blum S. Thiago (nascido em 1946); a narrativa até poderia parecer uma lenda. Mas irmão e irmã são netos de Heitor Blum (1888-1950), prefeito de Florianópolis de 1924 a 1926. Ele, por sua vez, era neto de franceses que viviam no Brasil. Assim o francófono Heitor Blum apoiava as atividades da aviação postal francesa desde o início, quando os

aviões da Latécoère realizaram o primeiro raide, de acordo com os jornais locais.

Heitor Blum estava na Ressacada na chegada dos aviões de Latécoère em 1925; ele fez um discurso quando da inauguração do aeródromo do Campeche em 1928 e representou a agência da CGA a partir de 1931.

A prova material de sua cooperação com a Aéro-postale é uma estátua de bronze que a empresa





Pouco a pouco, esses fatos e relatos esparsos vêm corroborar a história da Aéropostale. Como peças de um mosaico, os elementos em Florianópolis se juntam em torno do apelido “Zepferri”. Tal qual uma estrela, Saint-Exupéry e seu *Pequeno Príncipe* iluminam o passado da aviação em Florianópolis e no Brasil. Certamente, o Campeche foi um dos planetas distantes visitados pelo autor durante seus deslocamentos enigmáticos.

## Outros personagens no Campeche

O aeródromo de Florianópolis funcionou até o início da Segunda Guerra Mundial, quando os franceses foram mobilizados e as atividades aéreas cessaram. Mas desde 1933 as instalações pertenciam à Air France, que resultava da compra da Aéropostale e sua fusão com outras quatro companhias aéreas. Na nova empresa, os funcionários foram, na maioria dos casos, recontratados.

Joseph Jacquinot foi o último chefe de escala no Campeche, onde viveu com sua esposa, Jeanne, por alguns anos. Relata-se que ele conhecia bem a família de Odilon Muniz Barreto, morto durante o ataque do submarino alemão U-507 contra navios brasileiros entre 16 e 19 de agosto de 1942, ao largo da costa entre a Bahia e Sergipe.

Odilon Muniz Barreto (Acervo família Barreto).



Estátua de bronze com que a Aéropostale presenteou Heitor Blum (Acervo da família Blum, © V. Carlson).

lhe ofereceu por seus serviços, conservada até hoje pelos netos Heitor e Moema S.Thiago, em Florianópolis. No pedestal da estátua se lê (em francês):

*Sua excelência, o Doutor Heitor Blum, em reconhecimento pelos eminentes serviços prestados à Compagnie Générale Aéropostale - junho de 1928.*

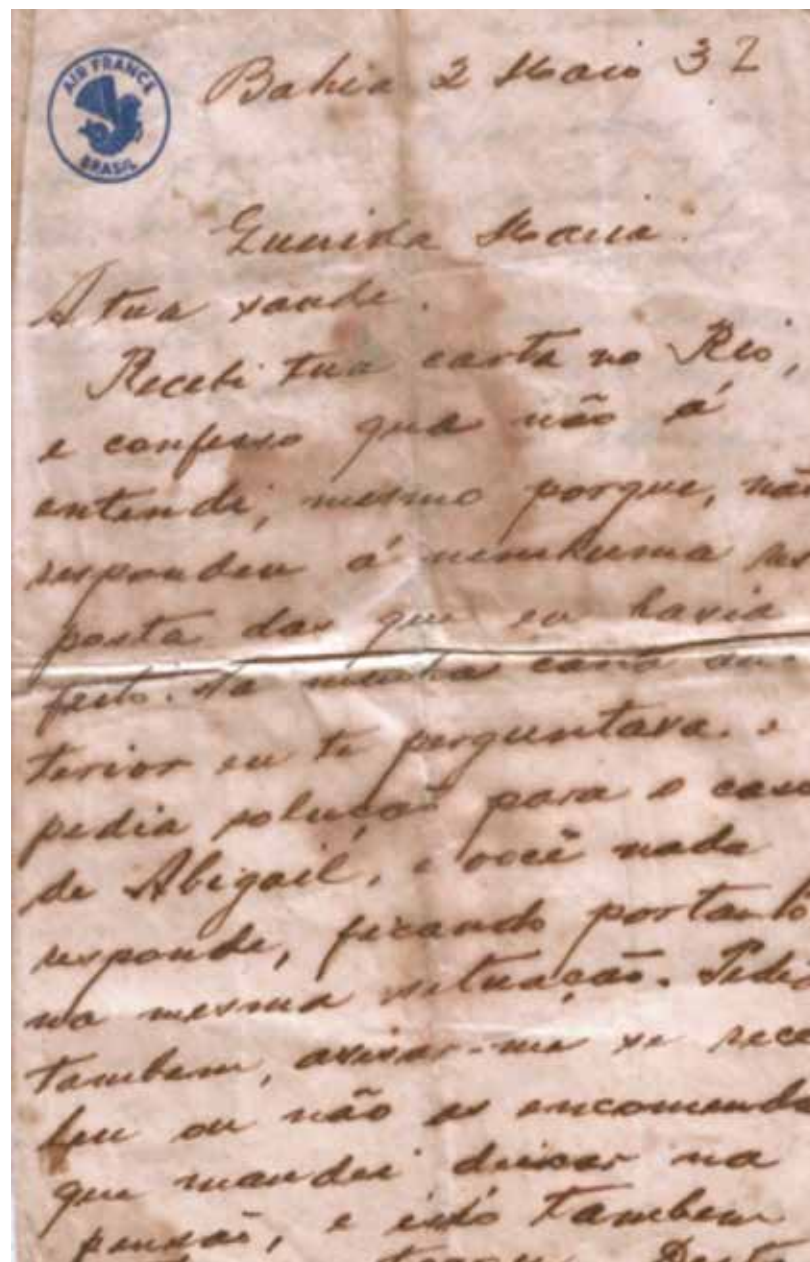
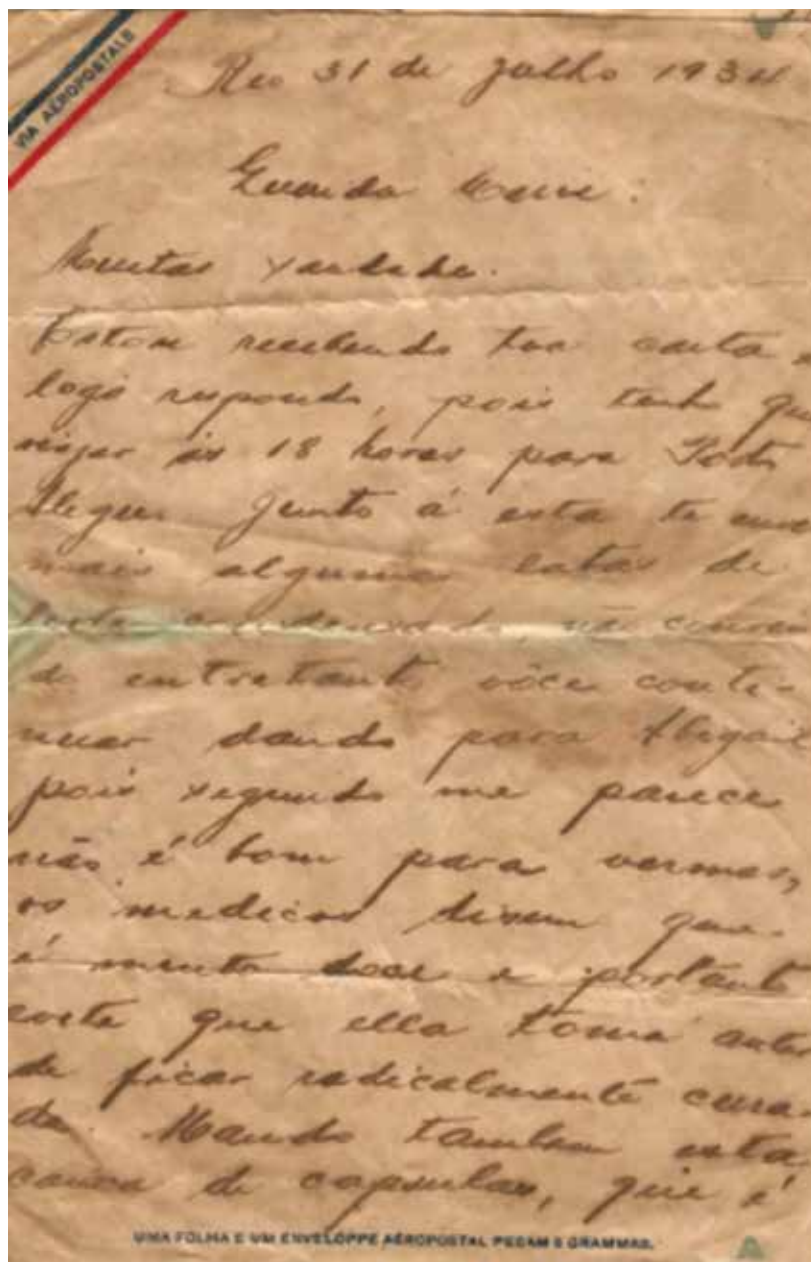






Léon Antoine e Joseph Jacquinot em Florianópolis. Ao lado deles, moças do Campeche fazem um lanche. Essa bela foto ilustra a convivência fraterna entre os franceses e os habitantes locais (Coleção Museu Air France).





Cartas manuscritas de Odilon Barreto enviadas à sua esposa, contendo cabeçalhos da Aéropostale e da Air France (Acervo da família Barreto).

Odilon Barreto fora radiotelegrafista em solo pela Aéropostale e depois pela Air France, nos anos 1930. A família preservou duas de suas cartas que têm a logomarca das companhias, endereçadas ambas à sua esposa, Maria Marta Rocha Barreto.

Em 15 de agosto de 1942, ela quando se achou viúva da noite para o dia, com suas três filhas de três a nove anos. O casal Jacquinot cuidou delas e ajudou a família enlutada. As três “meninas” ainda moram em Florianópolis. Elas são como guardiãs da memória daquela época, pois preservam as cartas, fotos e álbuns de sua história franco-brasileira.<sup>26</sup>

26. Esses eventos foram relatados pela neta de Odilon Barreto, Márcia Regina Barreto Moraes: Sob o céu e as estrelas do Campeche, AMAB, Disponível em: <https://amab-zeperrri.com/sob-o-ceu-e-as-estrelas-do-campeche/>

Joseph Jacquinot havia sucedido o piloto Raoul Varelle, que também vivera no Campeche, como chefe de escala. Varelle aparece em várias notas de jornais e no texto de Altino Flores mencionado acima.

Ele também estava presente nos relatos do radionavegador Paul-Henri Dissac, que revela:

*Bem que tinha me dado na telha de fazer minha iniciação de aviador com Varelle em Florianópolis.*<sup>27</sup>

O célebre navegador da Aéropostale e autor Jean Macaigne, que várias vezes fez equipe com Saint-Exupéry na América do Sul, também passou por Florianópolis.

27. DISSAC, Paul-Henri. *ibid.*, p. 129.





Paul-Henri Dissac dentro da estação de rádio de Florianópolis em 1930 (arquivos Macaigne, foto colorizada por B. Bacquié).

Ele conta, em seu depoimento “Com ele transporte o correio”, publicado na revista *Icare*<sup>28</sup>, que numa de suas missões, durante uma decolagem difícil do Campo dos Afonsos (RJ) sob

28. *ICARE* n°69, Saint-Exupéry – Première époque 1900-1930, Verão-Outono 1974, reimpresso por Bernard Bacquié, in *Un pilote austral*, A. de Saint-Exupéry. Ed.Latérales, 2013, p.142.

uma chuva torrencial, Saint-Exupéry estando na cabine de pilotagem e Macaigne do lado de fora tentando desatolar o avião, o piloto lhe disse: “Não podemos taxiar até Santos”. Do Rio a Buenos Aires, depois de Santos, as escalas no território brasileiro eram: Florianópolis, Porto Alegre e Pelotas.

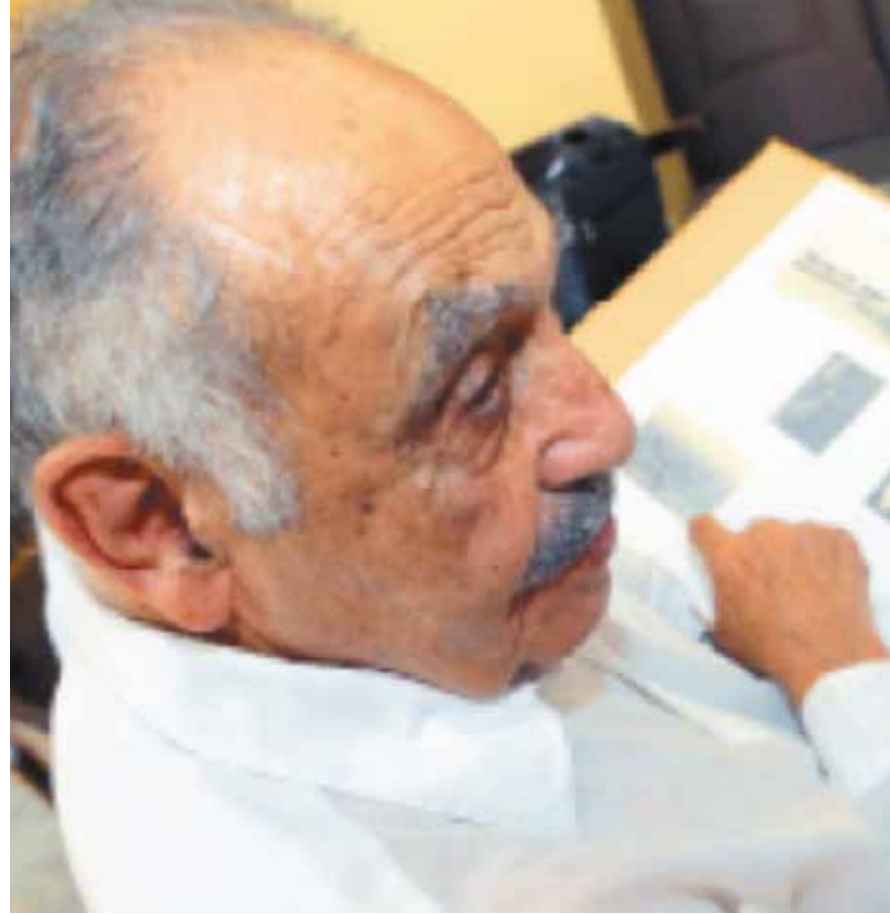
## As escalas brasileiras ao sul do Rio

### Santos

Em Santos, escala situada no litoral de São Paulo, o relato do ex-piloto privado Carlos Cyrillo, nascido em 1923 e falecido em 2019, nos revelou um belo evento de sua infância:

*Fiz uma carreira como piloto militar e depois civil. Uma história que começou quando eu era criança. Meu avô tinha uma casa em Praia Grande (São Paulo), onde passávamos as férias. Um dia, ele disse que tinha vendido parte da propriedade para uma companhia francesa que instalaria um campo de aviação lá. E quando fomos para as férias, os franceses, de fato, haviam preparado um campo de aviação. Ou seja: era só areia, porque era só isso e, dependendo do vento, eles pousavam na praia ou nesse terreno.*

*Então, vi os primeiros aviões da minha vida. Minhas brincadeiras de criança eram ao redor desses aviões, o que fez surgir minha vocação de aviador. Praia Grande era uma base de manutenção de aviões. Depois, quando construíram o hangar, faziam a troca de motores, e havia um mecânico encarregado, de origem suíça, chamado Jean Bernard. Como minha avó era francesa, fizemos amizade. Um dia, um piloto (mais tarde, descobri que se chamava Saint-Exupéry) convidou minha mãe para fazer um voo, e Bernard organizou tudo. Ela subiu a bordo me carregando no colo. A cadeira era de vime, amarrada ao avião. Há coisas que ficam na nossa memória. Minha avó sempre conversava com os pilotos. Aliás, ela nunca disse que era francesa. Ela dizia: “Eu sou basca.” Minha mãe também falava francês. Saint-Exupéry veio mais de uma vez, assim como Guillaumet, e tomavam um cafezinho na nossa casa enquanto abasteciam os aviões. Ainda sinto o cheiro de combustível no meu nariz... Toda a nossa vida orbita em torno da memória da nossa infância. Na minha, tem a Aéropostale. Saint-Exupéry é de quem lembro melhor, pois foi com ele que fiz meu primeiro voo.<sup>29</sup>*



Carlos Cyrillo com seu álbum de fotos da Aéropostale (Fonte: jornal A Tribuna).

Por esse relato, descobre-se que Saint-Exupéry já fazia as crianças sonharem antes de escrever *O Pequeno Príncipe*.

### Pelotas

Além disso, outro testemunho curioso recentemente veio à tona em Pelotas, cidade no extremo sul do Brasil. Era para essa escala ser como a de Florianópolis, apenas de apoio. De fato, também foi bem diferente. O pelotense Luiz Tavares da Silva contou as aventuras de seu pai na época e mencionou também o apelido “Zeperrí”.

*Nasci em Pelotas. Meu pai, Antônio Ernani Pinto da Silva, quando ainda estudante, foi o primeiro empregado brasileiro a trabalhar na Latécoère, empresa responsável pela implantação de uma das etapas da Aéropostale. Foi em 1929, meu pai tinha 18 anos. Ele era encarregado de levar mecânicos e buscar o piloto “Antoine”, que eles apelidaram de “Zeperrí” na pista de pouso e levá-los para a cidade. Durante esse tempo, os mecânicos se encarregavam da manutenção dos aparelhos no hangar, trabalho que podia levar até três dias.*

29. Carlos Cyrillo, entrevistado por Mônica Cristina Corrêa. Disponível em <http://www.zeperrí.org/fr/aeropostale/santos-testemunhos/>.





Carta de Florianópolis para Viena (Áustria) transportada pelo CGA no 205º AMFRA (vinda por navio aviso). Carimbo de partida de Florianópolis em 29.1.32. Chegando em Paris, a carta foi transportada de trem para Viena. Postagem 2.900 reis (taxa UPU para cartas com menos de 20 g = 500 réis + sobretaxa aérea para a Europa 2.500 réis por 5 g.). Há um déficit de 100 réis). Informação interessante: o destinatário dessa carta é Victor Konder, o germanófilo Ministro da Viação e Obras Públicas do Brasil.



Dobra Florianópolis – Hamburgo. Carimbo dos Correios de Florianópolis 8.X.32. Viagem de Paris a Hamburgo de trem. Postagem para uma carta de 15g = 11.200 reis (carta com menos de 20g = 700 réis + sobretaxa aérea para a Europa 3 x 3.500 réis por 5g).





Carta de Florianópolis para Paris. Carimbo dos Correios de Florianópolis 19.IX.30. Travessia por navio aviso. Postagem 3.000 réis (taxa UPU para cartas com menos de 20g = 500 réis + sobretaxa aérea para a Europa 2.500 réis por 5g).



Carta de Florianópolis para Porto Alegre. Obliteração partida Florianópolis 21.XII.31, chegada Porto Alegre 22.XII.31. Postagem 550 réis (postagem nacional = 200 réis + sobretaxa aérea 350 réis por 5g).





Aeródromo de Pelotas, Rio Grande do Sul: 800 m x 800 m. Da esquerda para a direita: o prédio de acomodação de funcionários, o hangar e, na extremidade, a estação de rádio com dois mastros (Coleção Museu Air France).

*Como também havia funcionários franceses na equipe local, o piloto lhes trazia queijos que eles deixavam mofar nas gavetas para que “criassem vermes” e pudessem ser degustados como se deve.*

*Esse trajeto do correio sul funcionou durante um bom tempo. Essa relação durou (de 1929 a 1931, eu acho). Ele (Saint-Exupéry) gostava muito de fazer escala em Pelotas e eles iam juntos fazer a volta dos célebres cabarés que existiam naquela época. Pelotas fazia parte das etapas indispensáveis das companhias estrangeiras de teatro; alguns cabarés eram até famosos. Como era um estrangeiro, ainda mais exercendo uma profissão romântica repleta de aventuras, ele fazia muito sucesso com as mulheres, mesmo não sendo realmente bonito. Meu pai não pagava a consumação só porque estava com ele. Eles se tornaram amigos e meu pai tinha muito orgulho disso. Cresci ouvindo essas histórias, elas*

*eram muitas vezes repetidas. Sinto saudades delas.<sup>30</sup>*

Até hoje, este parece ser o único caso, fora de Florianópolis, em que se menciona o apelido “Zeperrí”.

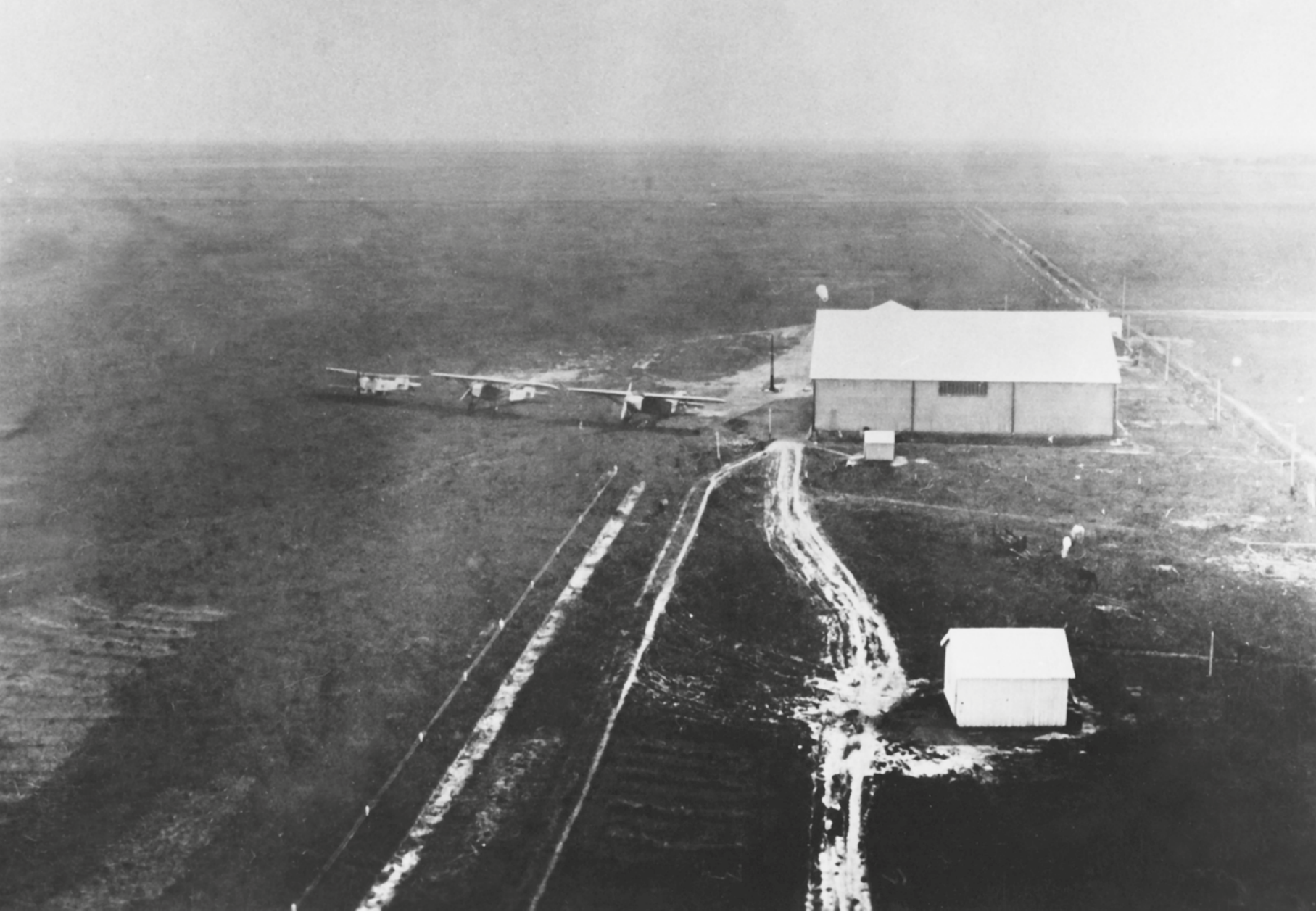
Uma narrativa do mecânico francês Marcel Moré, que foi chefe do aeródromo de Pelotas, revela que Saint-Exupéry de fato passava por essa escala:

*Vindo de Buenos Aires, Saint-Exupéry aterrisou um dia em Pelotas no comando de um Laté 28. Ele só faria conosco uma escala técnica antes de seguir para o Rio de Janeiro.<sup>31</sup>*

30. SILVA, Luiz Felipe Tavares da. Entrevista concedida a Mônica Cristina Corrêa, in: Revista História Catarina, n.63, Ano VIII, Chapecó, Santa Catarina, Brasil, 2014, p.30.

31. MORÉ, Marcel, e DESMOND. J'ai vécu l'épopée de l'Aéropostale, prefácio de Jean-Gérard Fleury. Acropole, 1980, p.177.



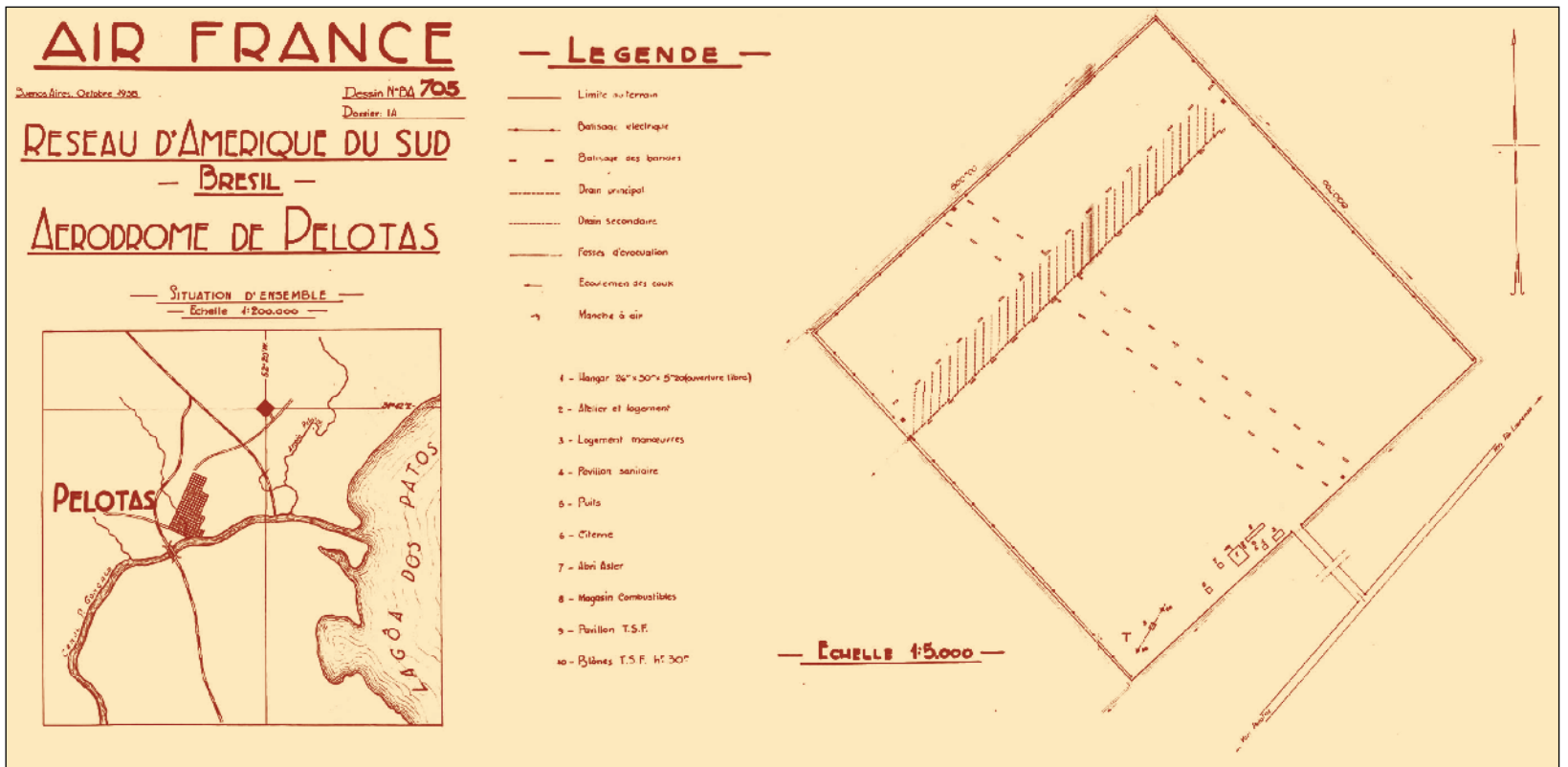


Campo de Pelotas, da esquerda para a direita: um Breguet 14, um Laté 26 e um Laté 28 (Coleção Museu Air France).

Um Laté 26 em frente ao hangar no aeródromo de Pelotas em 1930 (Coleção Museu Air France).







Cartaz do aeródromo de Pelotas, outubro de 1935 (Coleção Museu da Air France).

Em 1929, no campo de aviação de Pelotas (RS), o piloto Pierre Janet após um voo de Laté 26 (Coleção Museu Air France).







Em Pelotas, em frente ao Laté 26-2R N°683 F-AIXT, construído em 1928, Marcel Moré, mecânico-chefe e gerente da escala; de pé na aeronave, um funcionário da alfândega (Coleção Museu Air France).

Em frente a um Laté 26 em Pelotas, Jean Macaigne no chão e Marcel Moré na escada (arquivos Moré-Macaigne, foto colorida por B. Bacquié).







Ambiente descontraído na equipe do Pelotas (Coleção L. Gavila).





Manutenção mecânica em Pelotas. Na escada, Moré; em frente à hélice, Salvator (Coleção L. Gavila).

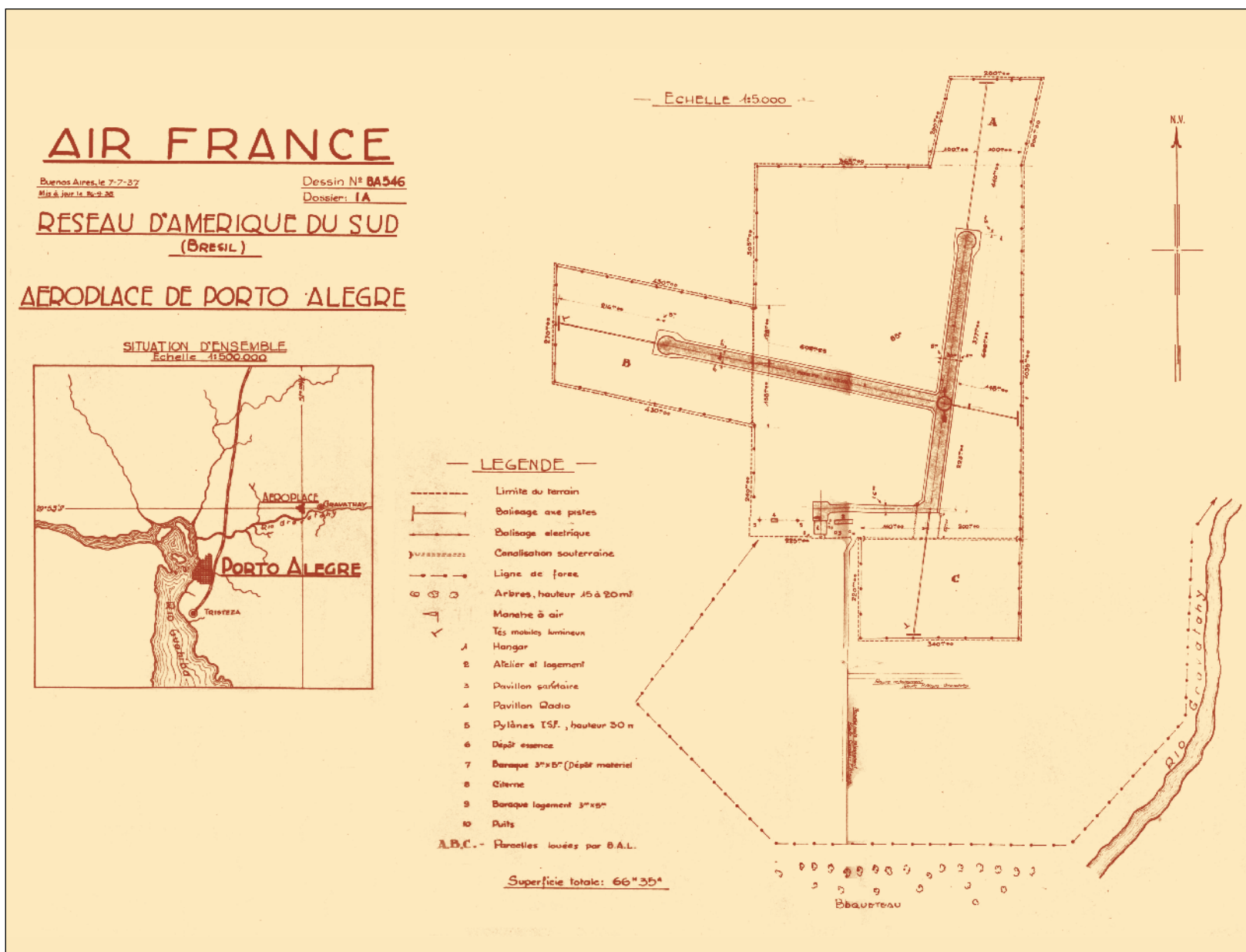
Por causa de um problema no motor, Saint-Exupéry precisou mudar de avião e pegou um Laté 26 para continuar. O mecânico conta que ele falou ao piloto depois:

*Na sua passagem seguinte, dei a Saint-Exupéry, que conhecia bem mecânica, a explicação de sua pane.<sup>32</sup>*

33. MOREÉ, Marcel, *Ibid.*, p.179.

Não resta quase nada do antigo aeródromo de Pelotas, essa cidade que, já na época da Aéro-postale, tinha um esplendor cultural e econômico. Pelotas é a região que acolheu o maior número de imigrantes franceses; os vestígios dessa presença estão aliás expostos no Museu da Colônia Francesa da cidade.





Planta do campo de pouso de Porto Alegre (Coleção Museu Air France).

## Porto Alegre

Mais uma vez é a Paul-Henri Dissac que per-  
 tence um testemunho anedótico de um voo  
 postal que ele fez com Saint-Exupéry de Bue-  
 nos Aires a Porto Alegre, passando por Pelotas.  
 Dissac descreve primeiro o temperamento de  
 Saint-Exupéry, depois explica que a viagem foi  
 um pouco insólita porque o piloto lhe parecia  
 distraído e se afastava da rota sob o risco de  
 ficar sem combustível:

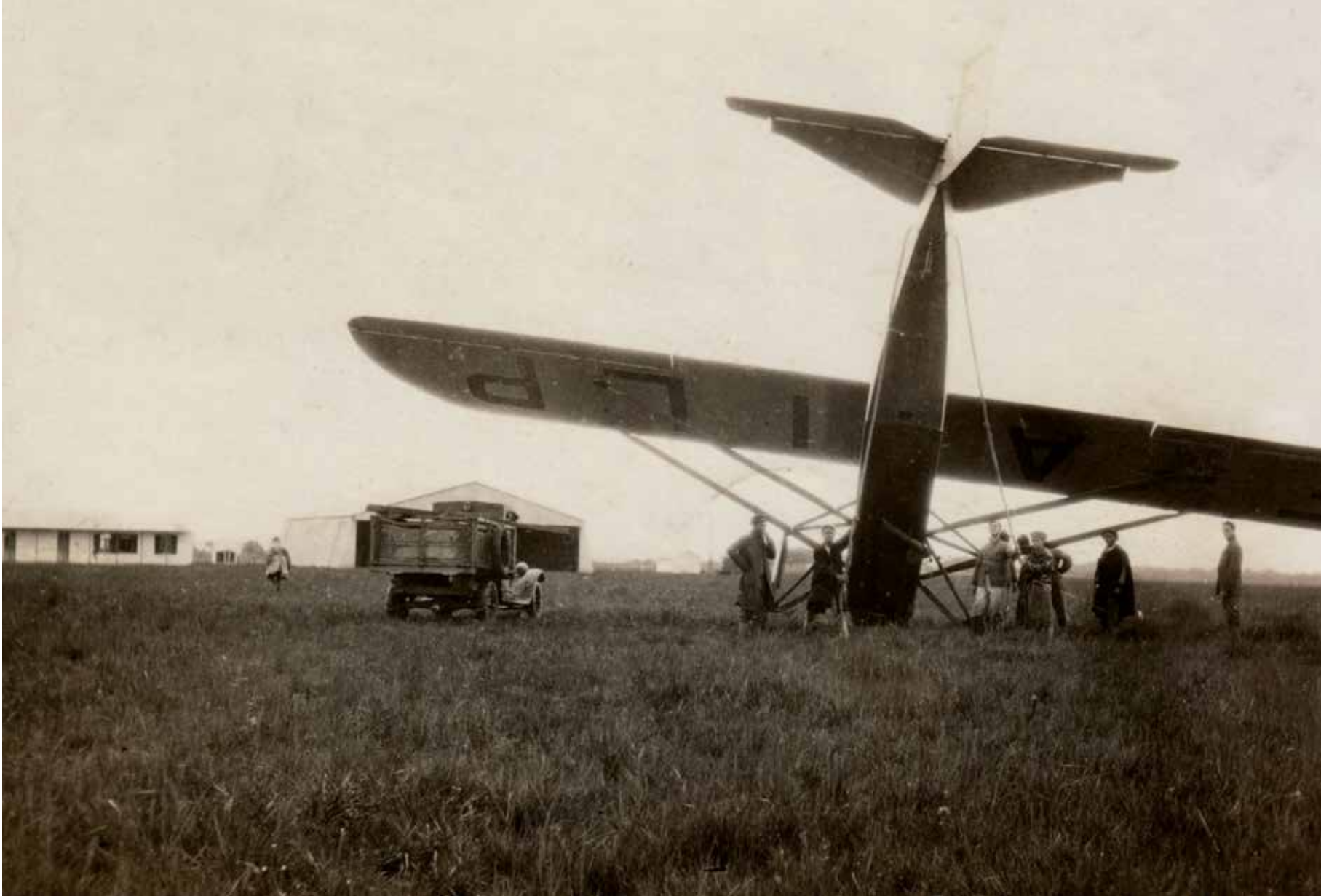
*Eu ainda não tinha voado com Saint-Exu-  
 péry, mas tinha toda a confiança nele. Era um  
 homem meigo, não havia nele aquela teme-  
 ridade ardente nem aquele orgulho desme-  
 surado de alguns de seus colegas nos quais  
 isso era perigoso. Nele, ao contrário, era a  
 tendência à divagação, o que às vezes pode  
 também ser outro perigo.*

Depois de três horas de voo, todavia, Dissac  
 começa a se preocupar e escreve um bilhete  
 ao piloto aconselhando-o a voltar em direção

à costa com medo de ficar sem combustível:

*Saint-Ex estava a um metro e meio à minha  
 frente no seu posto de pilotagem, abrigado  
 atrás do triângulo de seu para-brisa; ele não  
 me parecia preocupado com a rota. Meditava  
 talvez sobre algum capítulo de seu próximo  
 romance – naquela época, ele estava escre-  
 vendo Voo Noturno – e eu podia temer que  
 estivesse distraído, pois o via se inclinar toda  
 hora para escrever ou anotar alguma coisa  
 num papel que devia estar no seu colo.*

*Imperturbável, Saint-Ex fumava cachimbo  
 e eu o via de tempos em tempos rabis-  
 car algumas linhas no seu caderno. Então  
 decidi lhe escrever o seguinte: “Pelotas  
 confirma céu limpo e estamos sobrevoando  
 esta nuvem sem fim, não há dúvida de que  
 desviamos para o mar, o ângulo do sol na  
 nossa rota indica claramente. Vire 90 graus à  
 esquerda. Nós não temos gasolina para mais  
 de uma hora [...].”*



Porto Alegre, em outubro de 1929, o Laté 26 F-AILP caiu de nariz por causa do solo encharcado (Coleção Museu Air France).

Acidente envolvendo o Laté 26 F-AILB na Lagoa dos Patos (entre Porto Alegre e Pelotas), o piloto Raoul Mac Leod e o operador de rádio Jean Macaigne de pé na aeronave (Coleção Museu Air France).







Carregamento das malas postais a bordo do Laté 26 F-AILH antes de um voo noturno (Coleção Museu Air France).

*Conseguimos aterrissar convenientemente, mas quando precisamos taxiar até o hangar, o motor começou a ter uma série de falhas. Nos reservatórios não devia ter mais que algumas gotas de gasolina!*

No entanto, até a escala seguinte, Porto Alegre, a viagem não foi diferente. Nesta cidade onde o avião enfim aterrissou com algumas gotas de gasolina, efetuou-se uma mudança de piloto e Saint-Exupéry ficou em Porto Alegre.

Sem que possamos ter detalhes de sua estada na cidade, os relatos do jornalista Nilo Ruschel sobre sua presença, bem como a de Jean Mermoz, podem levar a uma reflexão. Dizendo que os pilotos frequentavam a rua mais antiga da cidade, a rua da Praia, ele afirma que ambos eram facilmente reconhecíveis com seus trajes de piloto... E

acrescenta: “Oh, Saint-Ex gostava do céu, e Mermoz das mulheres de Porto Alegre!”<sup>33</sup>

### Rio, a cidade maravilhosa

No Rio, em 17 de abril de 1930, Saint-Exupéry e seus oito passageiros argentinos foram acolhidos, na chegada desse primeiro voo de turismo, pelos dirigentes da Aéropostale e pela imprensa da cidade.

Seguindo o mesmo princípio turístico, Saint-Exupéry efetuou dois dias depois o primeiro voo panorâmico da cidade pela Aéropostale e os jornais destacam a rota que ele desenhou no céu:

33. RUSCHEL, Nilo. Rua da Praia, Editora da Cidade, Porto Alegre, 1971.



O Laté 28 conduzido por Saint-Exupéry decolou do Campo dos Afonsos às 15 horas, voando sobre os subúrbios em direção ao centro da cidade, com seus oito convidados. Depois, cortou a baía e chegando à Barra e de lá, subindo a cerca de 1.200 metros, contornou o Corcovado e de lá, voltando das montanhas para o campo, de onde retornou às 16 horas.<sup>34</sup>

Algumas linhas mais adiante, leem-se as impressões dos passageiros. O jornalista argentino Tigero Flores não hesitou em elogiar o piloto:

*Saint-Exupéry é um piloto admirável. No meu ponto de vista, é o tipo ideal de piloto para aviões de transporte de passageiros. Ele é corajoso, competente e, principalmente, prudente.*

34. O Jornal. «Os turistas argentinos no Rio», Rio de Janeiro, 20 abril 1930. Hemeroteca Digital – BNDigital – Fundação Biblioteca Nacional. Disponível em [http://memoria.bn.br/docreader/110523\\_03/1664](http://memoria.bn.br/docreader/110523_03/1664)

Dia 20 de abril, o jornal O Globo publica a tradução do prefácio de André Beucler ao livro *Correio Sul*, publicado no ano anterior. Nesse preâmbulo do artigo se lê pela primeira vez que Saint-Exupéry é um “piloto-escritor”:

*Saint-Exupéry é uma das figuras mais interessantes da aviação moderna. Possuindo todas as qualidades de um grande ás, ele é também dono de um estilo forte e colorido no qual conta episódios de sua vida aventurosa.*<sup>35</sup>

A presença de Saint-Exupéry no Rio é citada em diversos relatos, mas ele mesmo mencionou a cidade de modo a transparecer sua admiração: “eu não lhes descreverei o Rio de Janeiro ao sol poente”, escreveu ele num texto de conferência. O que pretende, em seu texto, é demonstrar que o interesse da viagem é poder viver uma cultura para além dos cartões-postais.

35. O Globo nas Letras. «Saint-Exupéry, o piloto-escritor. Traços da vida venturosa e brilhante do aviador da Aéropostale», 28 abril 1930, página 7. Acervo de O Globo.

Voo sobre a praia de Copacabana, no Rio de Janeiro, por um Laté 28 (Coleção Museu Air France).







Cabine do Laté 28, a primeira aeronave da Latécoère com uma cabine fechada (Arquivos Latécoère via B. Bacquié).



Foi perto da antiga capital, numa localidade bem escondida na floresta, que o piloto Marcel Reine, amigo de Saint-Exupéry, comprou uma fazenda. Trata-se de Petrópolis-Itaipava, na chamada região serrana do Rio. As temperaturas amenas e a vegetação levaram Reine a batizar sua propriedade de “La Grande Vallée”, em referência ao clima da França.

Nessa casa, os jovens pilotos se reuniam quando estavam de folga. Como os demais, Saint-Exupéry teria frequentado o local. Foi ele, novamente, que deixou ali uma bela lenda; a casa é preservada por seu atual proprietário, José Augusto Wanderley, cujo pai a comprou diretamente de Marcel Reine. Wanderley faz dela um espaço de memória consagrado aos pilotos e ao *Pequeno Príncipe*.

Finalmente, é perceptível que os relatos orais no Brasil acrescentam toques de lenda às passagens pouco conhecidas de Saint-Exupéry. Sobre esse assunto, Stacy de la Bruyère diz:

“Seus admiradores, assim como seus críticos, devem lidar não com o homem, mas com a lenda”. Pois não foi o escritor franco-suíço Blaise Cendrars que também acrescentou algo às passagens de Saint-Exupéry no Rio? Ele escreveu que “os dois milhões de habitantes do Rio acertam seus relógios quando seu avião sobrevoa com as cores francesas”.<sup>37</sup> Cendrars continua:

*Isto é a poesia moderna, a poesia em ação, da realidade e do sonho, uma nobre fórmula de vida – e não apenas uma fórmula de propaganda como julgam os oficiais. Assim, todo escritor pode hoje orgulhar-se e invejar Saint-Exupéry que tem a sorte de ganhar o céu para todos os dias fazer proezas de poeta inspirado, mas que desce no horário, com um livro no bolso de seu macacão de aviador.*

36. SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. “Je suis allé voir mon avion, suivi de Pilote e On peut croire aux hommes”, op. cit. p.59.

37. CENDRARS, Blaise. “Anecdote”, in *Confluences*, René Tavernier, 1947, p.52.

Laté 26-2R nº667 fazendo escala em Pelotas (Coleção L. Gavila).





## Saint-Exupéry noutras escalas brasileiras

Foi longo e difícil provar a presença de Saint-Exupéry no Brasil com documentos históricos (fotos, relatórios etc.). A ideia de sua passagem entre os pescadores da costa brasileira de Pelotas ao Rio, por exemplo, foi por muito tempo considerada uma anedota e não um fato histórico. Felizmente, anos de pesquisas e o cruzamento dos raros documentos entre a França e o Brasil (um trabalho que contou com a colaboração de historiadores franceses) permitiram que a verdade viesse à tona; já não se pode negar a história oral que, sem dúvida, desempenhou um papel fundamental na descoberta dos documentos da imprensa local que confirmam os relatos regionais.

Como a base do piloto-escritor era em Buenos Aires, parece natural que ele tenha feito viagens frequentes às escalas entre o Rio Grande do Sul e o Rio de Janeiro; ele também tinha a missão de monitorar esses aeródromos. Entretanto, nas regiões mais ao norte do Brasil, a memória de suas passagens também é reivindicada. Deixando de lado as lendas mais improváveis, para que este estudo esteja completo atualmente, é preciso mencionar duas outras cidades: Vitória, capital do estado do Espírito Santo, e Natal, no Rio Grande do Norte, de grande importância para a operação da Linha.

Embora seja possível que Saint-Exupéry tenha vindo para Vitória, onde o chefe da Aéropostale era Jean-René Lefèvre, um ex-mecânico que havia trabalhado com ele na África, a informação é, no momento, puramente oral. Num livro sobre o aeroclube local, o piloto veterano Alfredo César da Silva conta como Saint-Exupéry, após um acidente em 1930, foi convidado a passar a noite na casa do principal empresário da região, Antenor Guimarães (cujas empresas ainda existem).

Em Natal, onde não havia nada em termos de aviação comercial antes da chegada de Paul Vachet em 1927, um importante centro de aviação viria a surgir, especialmente a partir das bases americanas estabelecidas durante a Segunda Guerra Mundial.

38. SIVA, Alfredo da. Aeroclube do Espírito Santo 1939-2014 75 anos de história. Vila Velha (ES), 2014, páginas 24-25.

Em Natal, a passagem de Saint-Exupéry permanece viva apesar das controvérsias que se multiplicaram sobretudo pela distância entre a cidade e a região sul na qual atuava o piloto-escritor.

A esse respeito, revelamos recentemente indícios segundo os quais a presença de Saint-Exupéry nessa escala, a primeira da Linha, pode pelo menos ser ventilada. A imprensa local em 1958 evoca um evento e um personagem que não dão margem para dúvidas: anunciava-se uma “Exposição de fotos de Saint-Exupéry” em 2 de junho no jornal *Diário de Natal*. O evento, organizado pela Aliança Francesa de Natal, ocorreu na Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte e foi aberto com uma palestra do maior intelectual da região, Luís da Câmara Cascudo. O mais surpreendente, porém, é que seis meses antes dessa exposição, Cascudo já falava sobre literatura numa entrevista ao jornal *O Poti*. Destacando as tendências da época, ele disse:

*Fui amigo de Exupéry e sou apenas um encantado com sua arte, maravilhosa, cheia de ternura, humanidade e graça.*<sup>39</sup>

Essa amizade seria fruto de um encontro casual? Provavelmente, na medida em que Câmara Cascudo acompanhou de perto os primórdios da aviação francesa em sua cidade. Ele deixou anotações que, reunidas, se tornaram a base do livreto “No Caminho do Avião”. Neste, Cascudo confessa ter feito amizade com Jean Mermoz. E por que não com Saint-Exupéry? Dez anos depois, em 22 de outubro de 1968, foi publicado um artigo no mesmo *Diário de Natal* sobre a situação da urbanização da cidade; o jornalista citou uma fotografia que havia sido exibida durante a exposição da Aliança Francesa e que o próprio piloto-escritor haveria tirado:

*« Entre as fotografias encontradas no acervo de Antoine de Saint Exupéry, exibidas numa exposição promovida pela Aliança Francesa,*

39. *Diário de Natal*, 2 de junho de 1958, anúncio da exposição Saint-Exupéry. Hemeroteca Digital - BNDigital - Fundação Biblioteca Nacional. [http://memoria.bn.br/docreader/028711\\_01/2666](http://memoria.bn.br/docreader/028711_01/2666)

40. *O Poti*, 12 de Janeiro de 1958. Disponível em: Hemeroteca Nacional Brasileira, Hemeroteca Digital - BNDigital - Fundação Biblioteca Nacional. [http://memoria.bn.br/docreader/031151\\_01/8838](http://memoria.bn.br/docreader/031151_01/8838)

há alguns anos, havia uma que fixara aquela ladeira [do Sol], e a mesma fascinante visão do mar, que tanto sensibilizara o grande escritor, ao tempo em que pilotava os aviões da Latecôere que pousavam em Natal, nos idos heróicos da aviação comercial francesa.<sup>41</sup>

Com efeito, esses documentos permitem crer que Saint-Exupéry tenha passado por Natal. Provavelmente, suas passagens num lugar tão afastado de sua base não foram frequentes.

Por outro lado, imaginando um pouco o espírito aventureiro e curioso de Saint-Ex, sabendo-se que ele ocupava um posto de chefe da Aeroposta Argentina, fica até difícil crer que ele não tenha visitado, no devido tempo, cada escala da linha que ele ajudava a controlar. Natal era, além disso, a porta de entrada do correio desembarcado dos navios aviso, próximo do rio Potengi onde Mermoz pousou o hidroavião Laté 28-3 “Comte de la Vaulx” em 13 de maio depois da travessia do Atlântico Sul. Assim, parece evidente que Saint-Exupéry conheceu a cidade e que a fotografou.

41. Diário de Natal, 2/10/1968. “Nossa cidade”. Disponível em: Hemeroteca Digital – BNDigital – Fundação Biblioteca Nacional. [http://memoria.bn.br/docreader/028711\\_01/24215](http://memoria.bn.br/docreader/028711_01/24215)

## Encontro com brasileiro em Nova York

Dois brasileiros encontraram Saint-Exupéry quando o piloto-escritor vivia em Nova York (1941-1943) durante a Segunda Guerra.

Um encontro casual ocorreu graças ao jornalista Jean-Gérard Fleury,<sup>42</sup> que morava no Brasil. Uma noite, no bar do famoso Plaza Hotel em Nova York, Fleury, amigo de Saint-Exupéry, estava na companhia de um ilustre amigo brasileiro nascido na França, o príncipe Dom João de Orléans e Bragança, membro da família real brasileira. O jornalista apresentou o príncipe ao futuro autor do *Pequeno Príncipe*. Coincidentemente, Dom João também era piloto e fazia parte da terceira turma formada no Campo dos Afonsos. Em sua biografia,<sup>43</sup> Dom João relata esse “majestoso” encontro, com o detalhe de que naquela noite recebeu de Saint-Exupéry uma prova de seu livro *Piloto de Guerra*, no qual Saint-Ex havia desenhado uma caricatura de si mesmo.

O segundo brasileiro a encontrar Saint-Exupéry em Nova York foi Raimundo de Magalhães Júnior – jornalista e futuro membro da Academia Brasileira de Letras –, enviado aos Estados Unidos pelo jornal carioca *A Noite*. Em 22 de novembro de 1942, Saint-Exupéry havia feito uma declaração no rádio, “Primeiro a França”, conclamando os exilados para que se unissem em prol de seu país ocupado e deixassem de lado suas diferenças. Poucos dias depois, Magalhães foi ao apartamento do piloto-escritor, em frente ao Central Park, para entrevistá-lo. O artigo foi publicado com destaque no jornal em 27 de dezembro de 1942 sob o título “Nosso chefe é a França”. A primeira página traz uma foto do jornalista com o escritor, que lhe deixou as melhores impressões. Trata-se da única entrevista presencial entre um jornalista brasileiro e Saint-Exupéry.

42. Jean-Gérard Fleury (1905-2002): jornalista (prêmio Albert-Londres de 1938), escritor (*Chemins du Ciel*, Sorlot – La Ligne, Gallimard), aviador radicado no Brasil, amigo de Saint-Exupéry.

43. GUEIROS, José Alberto. *História de um príncipe*. Editora Record, 1997.



Entrevista com Antoine de Saint-Exupéry feita pelo jornalista brasileiro do “A Noite” (Fonte: Arquivos da Biblioteca Nacional).



# AIR FRANCE

Dueros Aires, Novembre 1936

Dessin N° BA 689

Dossier: 18

## RESEAU D'AMERIQUE DU SUD

BRESIL

### TERRAIN AUXILIAIRE DE UBATUBA

SITUATION D'ENSEMBLE

Echelle 1:100.000

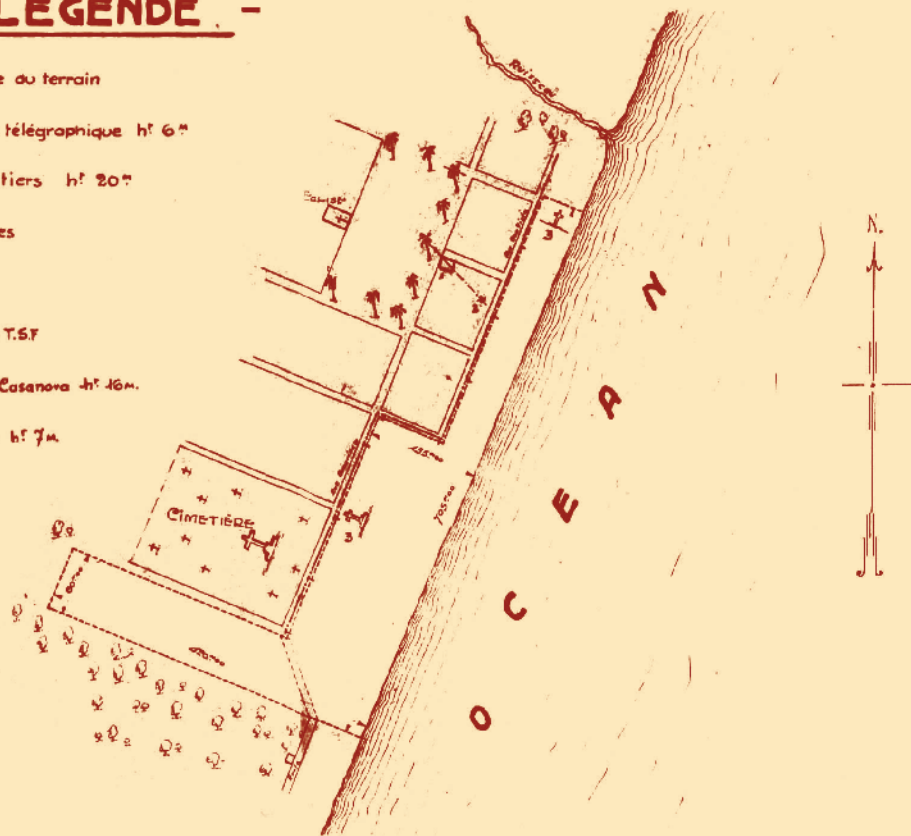


### — LEGENDE —

- Limite du terrain
- Ligne télégraphique h° 6°
- ☐ Cocotiers h° 20°
- ☐ Arbres

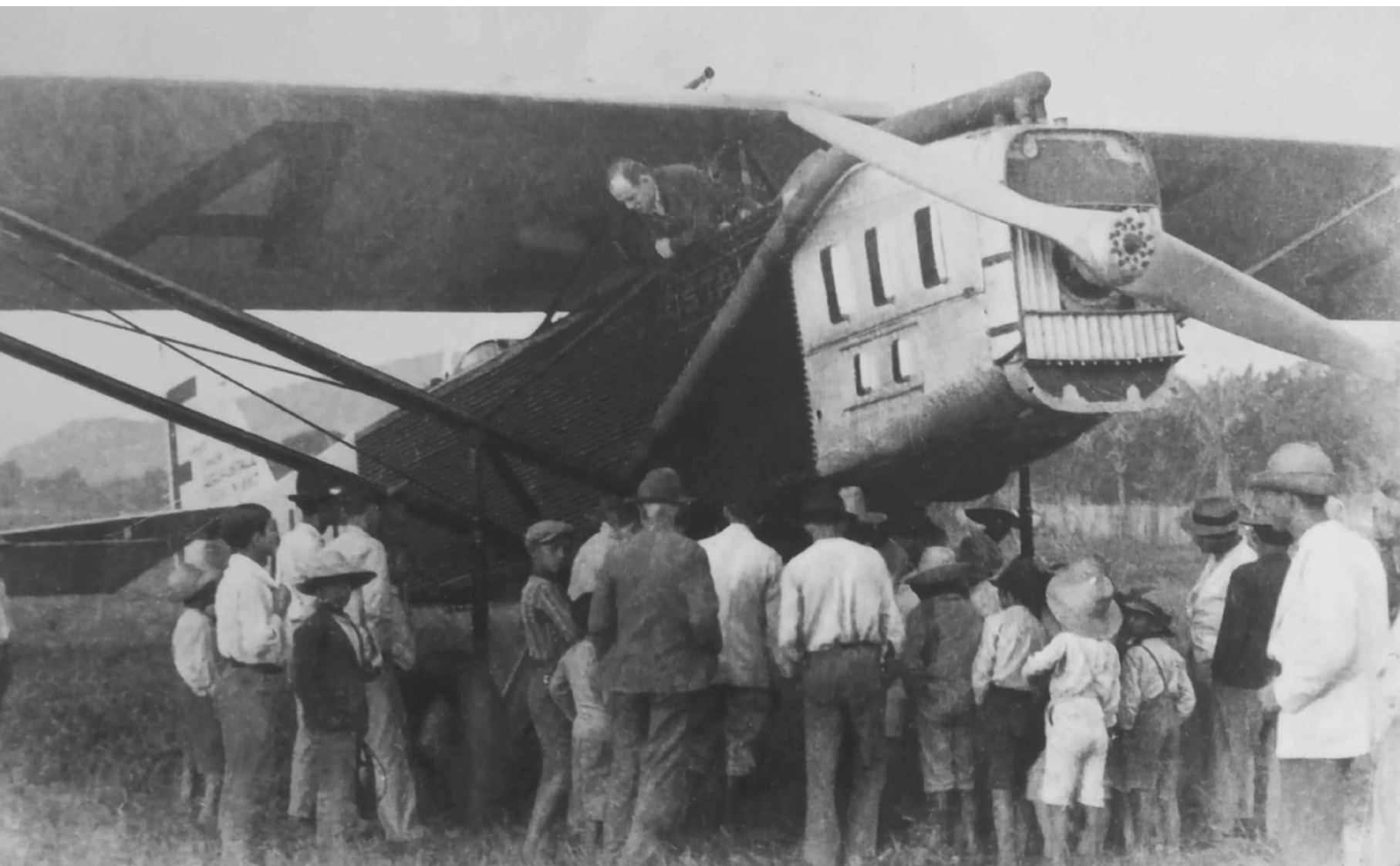
- 1- Station T.S.F
- 2- Mât Casanova h° 16m.
- 3- Croix h° 7m.

Echelle 1:5.000



Aeródromo auxiliar em Ubatuba (SP), 140 km a nordeste de Santos (Coleção Museu Air France).

Um Laté 26 na beira da praia de Itaguá, em Ubatuba, em 1933 (Fonte: Arquivos Kawall, Coleção M. Corrêa).





## Entre Santos e o Rio, dois Antoine, uma lenda, uma verdade histórica

No final da tarde de junho de 1933, uma aeronave Laté 26 da Aéropostale precisou fazer um pouso de emergência por causa da neblina numa praia bastante selvagem do litoral do estado de São Paulo, em Ubatuba, cidade de 800 habitantes. O piloto do Laté 26 sabia que a CGA tinha um terreno de emergência no local, onde trabalhava um radiotelegrafista, o brasileiro Gilberto Nogueira Brandão. Como este não tinha condições de hospedar seus dois colegas, o prefeito da cidade convidou o piloto e o radiotelegrafista para jantar em sua casa.

Na manhã seguinte, antes de partir, o piloto mandou retirar do avião 200 litros de querosene para que o aparelho ficasse mais leve. Os moradores vieram com vasilhas de toda sorte (até com penicos) para pegar um pouco daquele combustível útil para seus lampiões...

O prefeito de Ubatuba não se esqueceu daquele momento “grandioso” passado com um piloto francês, a quem ele serviu seu vinho de Sauternes importado e com quem pôde conversar graças à presença do senhor Herman Porcher, um turista alemão que falava bem francês. Era um evento excepcional em Ubatuba, cujo acesso só se dava por mar. O prefeito, naturalmente, contou sua história aos quatro ventos, afirmando que o piloto se chamava Antoine.



Retirada de combustível da aeronave para torná-la mais leve  
(Fonte: Arquivos Kwall, Coleção M. Corrêa).





Homenagem a Antoine de Saint-Exupéry pelos Correios da Argentina por ocasião do 100º aniversário de seu nascimento (Cercle Aérophilatélique Français).



Mais tarde, dada a celebridade do *Pequeno Príncipe* e de seu autor, concluiu-se um pouco precocemente que o piloto de passagem naquele dia era Antoine de Saint-Exupéry. Essa lenda se propagou até 1980, quando o jornalista Ernesto Kawall descobriu a verdade. A história foi esclarecida: Saint-Exupéry havia deixado a América do Sul definitivamente em fevereiro de 1931. Mas as fotos do avião e até do piloto, Antoine, foram guardadas em Ubatuba. Quem era ele então? O jornalista escreveu uma carta a Jean-Gérard Fleury e lhe enviou as fotos. Fleury respondeu que eram o piloto Léon Antoine<sup>44</sup> e o radionavegador Robert Chaussat.<sup>45</sup> Ele acrescentou que Léon Antoine morava em Miguel Pereira, no Estado do Rio, onde havia comprado uma fazenda e se casado com uma brasileira. O jornalista conseguiu contatá-lo e o ex-piloto o

visitou em Ubatuba em 1985, 52 anos depois do acontecido, para contar suas memórias. Novos laços de amizade foram então criados, como desejava o outro Antoine, o autor do *Pequeno Príncipe*. ■

44. Léon Antoine (1902-1993): ingressou na Latécoère em 1924, foi nomeado capitão da Air France em 1935 e foi enviado para a América do Sul. Encerrou sua carreira em 1956 num Lockheed Super Constellation com 21.000 horas de voo.
45. Robert Chaussat (1907-1997): entrou na Aéropostale em 1929 como operador de rádio e depois na Air France, em 1933. Tornou-se navegador em 1935. Entrou para a FAFL em 1941 e para a LAM em 1942. Retornou à Air France em 1946 e tornou-se piloto em 1949. Qualificado sucessivamente no Lockheed L749, L1049 e L1649, ele se aposentou em 1962 com 24.000 horas de voo. Consulte ICARE nº102 Les LAM 1941-1944, páginas 60 a 73.

**Endereço para contato: <https://amab-saint-exupery.com/>**





Monumento erguido em homenagem aos pilotos franceses no campo de aviação do Campeche, Ilha de Santa Catarina (© V. Carlson).